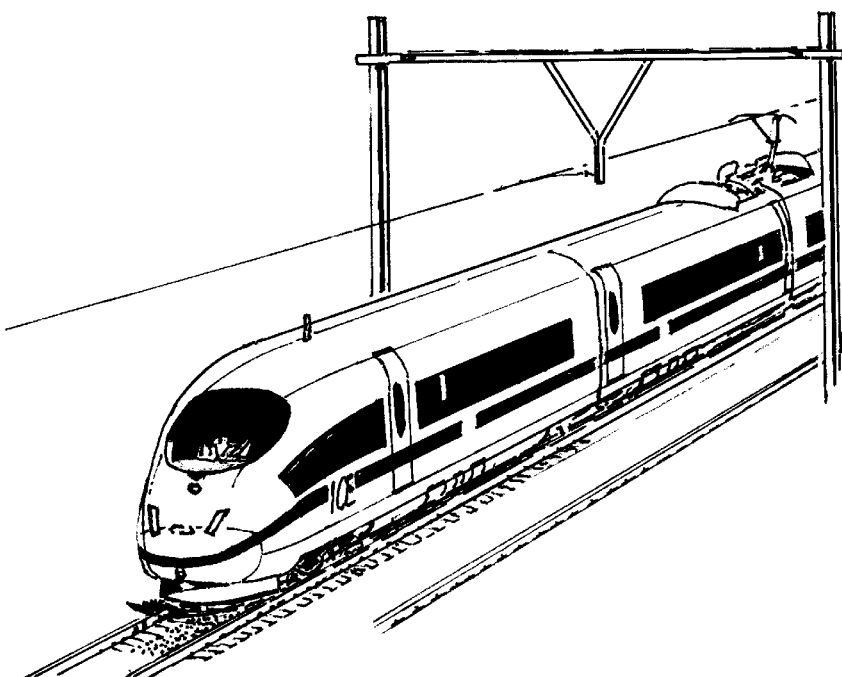
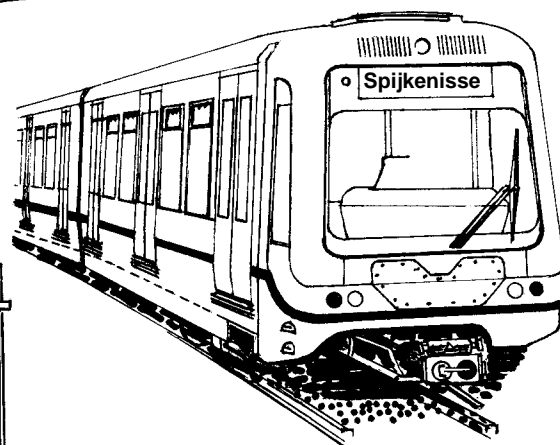
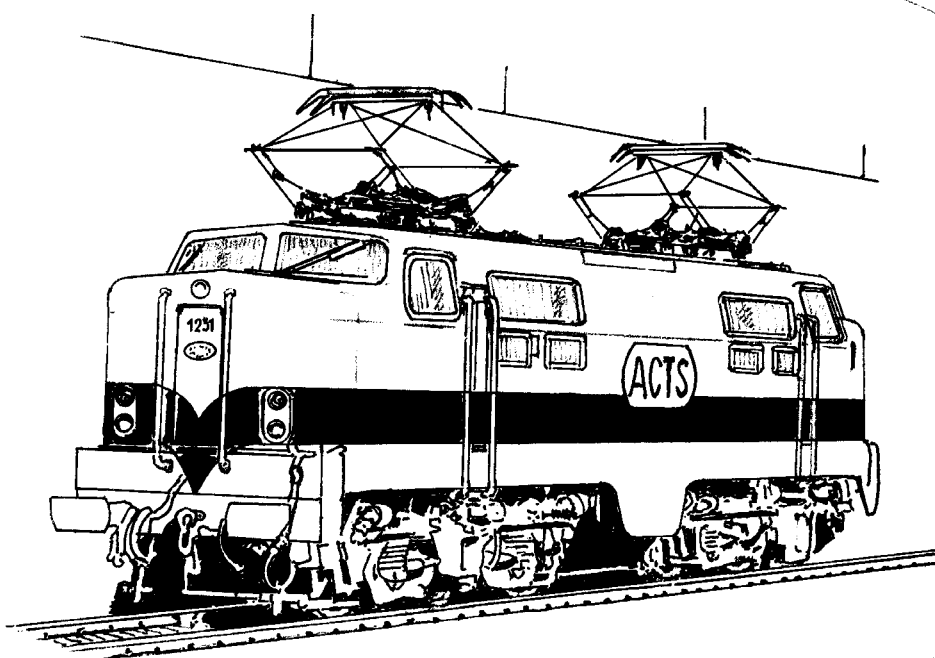
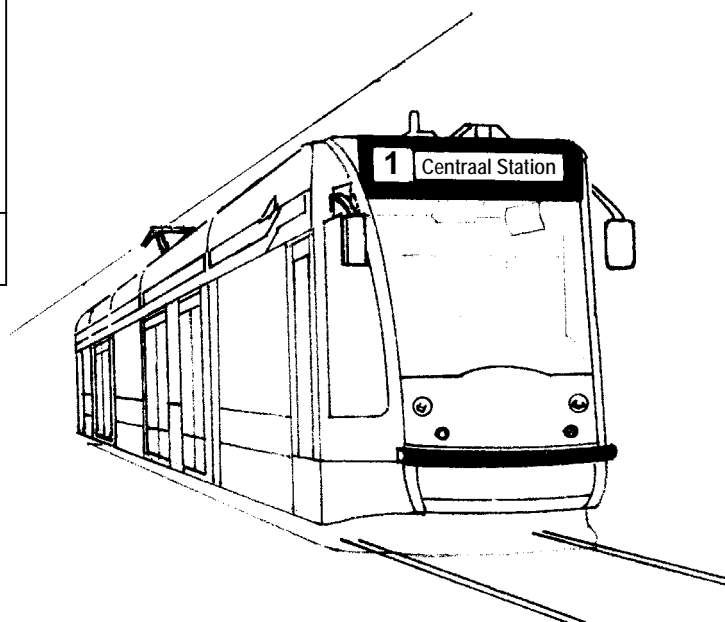


Het Openbaar Vervoer

RAILNIEUWS

48^e Jaargang, nr. 562 – oktober 2005



Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

48° JAARGANG, NUMMER 10 (562)
OKTOBER 2005

Het Openbaar Vervoer – RAILNIEUWS
is een uitgave van de Stichting Tram-
museum en Railvervoer Nederland
(S.T.E.R.N.)

REDACTIE EN ADMINISTRATIE
Caan van Necklaan 246
2281 BS RIJSWIJK

Internet: www.hov-rn.nl
Email: hov-rn@hov-rn.nl

REDACTEUREN:

Chris Vonk

Tramnieuws Amsterdam

Kees Pronk, Kees Verhulst

Tramnieuws Den Haag

Jan van Driel

Tramnieuws Rotterdam

Herman van 't Hoogerhuijs

Busnieuws Binnenland

Bob Verwijk

Buitenlands stadsvervoer

Hans Bikker

Spoornieuws Zwitserland, Luxemburg

Bram de Kievit, Chris Westerduin

Spoornieuws Binnenland

Aad de Meij

Museumnieuws, agenda

Hans Verkerk

Redactie-secretaris

STAFMEDEWERKERS:

Paul Dijkman, Frans van Loevezijn,
Theo Neutelings, Eric Salleveld,
Bas Schenk, Egbert van Werkhoven

PLANNING EN EINDREDAKTIE:

Aad de Meij

Het Openbaar Vervoer RAILNIEUWS

verschijnt in 2005 twaalf keer en kan gratis
worden gedownload vanaf onze website

www.hov-rn.nl

Dit periodiek wordt niet (meer) in gedrukte
vorm verspreid

© 2005. Niets uit deze uitgave mag
worden overgenomen zonder schriftelijke
toestemming van de redactie.

ISSN:1570-534X

100 JAAR ELEKTRISCHE TRAM IN ROTTERDAM

Wat een feest, wat een prachtige dag, wat een verhalen en wat een volk !!!
's-Ochtends stonden alle rytuigen welke zouden meerijden in de tramparade, ge-
wassen en gepoetst in slagorde opgesteld in remise Hillegersberg. Alle wagens
waren bovendien voorzien van een prachtig bloemstuk geschonken door de firma
Alstom.

De nieuwe directeur van de RET, de heer Pedro Peters, gaf samen met zijn vrouw
een warme blijk van belangstelling door zich uitvoerig over alle rytuigen te laten in-
lichten en vervolgens deze ook uitgebreid te bekijken. In zijn openingspeech liet
hij vervolgens blijken ook de historie en geschiedschrijving van de RET belangrijk
te vinden en ook de Stichting RoMeO inmiddels een warm hard toe te dragen.

Bij het uitrukken van de trams viel al onmiddellijk de enorme belangstelling op.
Overall mensen die op de voor hen mooiste plekjes stonden om alles op beeld
vast te leggen. Dit alles begunstigd door fantastisch weer. In het Scheepvaart-
kwartier was het bij aankomst van de trams en bussen al gezellig druk. Vooral
veel hobbyïsten uit binnenland en buitenland, maar ook veel oud RET-ers en
mensen die nog veel herinneringen hadden aan de trams van vroeger. Links en
rechts waren prachtige verhalen te horen en kreeg de Stichting RoMeO veel com-
plimenten voor al de mooie rytuigen.

Om 15.30 uur werd vertrokken voor de tramparade door de stad. Helaas hadden
enkele wagens (nr. 515 en 368) startproblemen, doordat sommige belangstellen-
den wat al te enthousiast waren geweest in het bekijken van de trams, waardoor
enkele storingen optraden. Gelukkig kon dit snel worden opgelost. Voor alle ze-
kerheid liet men wel nog mr. 373 uitrukken om eventueel als reserve dienst te
doen. In het centrum van de stad waar de Coolsingel en van Oldenbarneveltplaats
/ Lijnbaan drie keer werd gepasseerd was het mede door de geopende winkels en
het mooie weer uitermate druk en dus ook hier zeer veel belangstelling. Vanaf de
terrassen op o.a. de Nieuwe Binnenweg werd gedanst en geapplaudisseerd op de
gezellige muziek die de RET-harmonie speelde vanaf het open aanhangrijtuig
284.

Nadat alle rytuigen weer waren teruggekeerd in het Scheepvaartkwartier werd het
sein gegeven om in te rukken naar de remise. De meeste mensen met camera's
hadden zich daarbij opgesteld in de bocht van het Westplein en stonden in rijen
van drie á vier dik opgesteld om nog de laatste plaatjes te maken, wat gezien
vanaf de trams een fantastisch gezicht was.

In de remise Hillegersberg was er tot slot nog een bijzonder gezellige afsluiting
van de dag met voor alle medewerkers een hapje en een drankje, waarbij de
voorzitter van de Stichting RoMeO, de heer Middelkoop, alle medewerkers die aan
het jubileum hadden meegewerkt hartelijk bedankte voor hun geweldige inzet.

Volgens de kenners waren er in het Scheepvaartkwartier ongeveer 40.000 be-
langstellenden geweest die het uitstekend naar hun zin hadden en hiermee heeft
de Stichting RoMeO, de Tramweg-Stichting, het Openbaar Vervoer Museum,
maar ook de RET veel goodwill gekweekt.

Onder de trams die zouden meerijden in de tramparade vonden op het laatst toch
nog enkele wisselingen plaats. Zo werd o.a. mr. 523 na een eerdere aanrijding
vervangen door motorrijtuig 522. De eerste is inmiddels weer hersteld. De uitein-
delijke rytuigen die meereden waren:

Mr. 1	Koersborden lijn 1 richting Honingerdijk-Beurs-Park
Mr. 11	Koersborden lijn 1 richting Park-Beurs-Honingerdijk
Mr. 86	Koersborden lijn 8 richting Schiedam
Mr. 119 + ahr. 284	Koersborden lijn 5 richting Oudedijk
Mr. 192	Koersborden lijn 10 richting Oosterkade
Mr. 220	Richting/lijnfilm zwart op geel lijn 22 Spoorsingel
Mr. 537 + ahr. 1355	Richting/lijnfilm zwart op geel lijn 14 Hillegersberg-Station D.P.
Mr. 515 + ahr. 1001	Richting/lijnfilm zwart op geel lijn 2 Station D.P.
Mr. 522 + ahr. 1020	Richting/lijnfilm wit op zwart lijn 3 Diergaarde Blijdorp
Mr. 303	Richting/lijnfilm wit op zwart lijn 4 Station Maas
Mr. 123 + 1042	Richting/lijnfilm wit op zwart lijn 8 Coolsingel
Mr. 368	Richting/lijnfilm wit op zwart lijn 5 Schiebroek
Mr. 608	Richting/lijnfilm wit op zwart lijn 9 Hudsonplein
Mr. 1605	Matrix richting en lijnsysteem lijn 1 De Esch
Mr. 1624	Matrix richting en lijn systeem lijn 7 Woudestein
Mr. 1628	Richting/film zwart op wit "Snertram"
Mr. 723	Matrix richting en lijn systeem lijn 20 Lombardijen
Mr. 819	Richting/lijnfilm zwart op wit lijn 6 Spangen

Verder aanwezig in het Scheepvaartkwartier het Citadis-rijtuig 2005. Dit rijtuig
reed niet mee in de tramparade.

Op het Willemsplein stonden opgesteld de bussen (in volgorde van ouderdom):
204, 309, 562, 938, 310 en 484.

A M S T E R D A M

Hogere vergoeding voor overlast Noord-/Zuidlijn

Bewoners langs de Noord-/Zuidlijn krijgen een hogere vergoeding voor de bouwoverlast. De gemeente Amsterdam heeft hiertoe besloten omdat de werkzaamheden rond de stations voor omwonenden meer hinder betekenen dan was voorzien.

Met name het jetgrouten, het verstevigen van de grond door water en cement vanaf straatniveau tussen de wanden van het station te spuiten, blijkt veel lawaai te maken. Het werk vindt 's avonds plaats en duurt drie tot vier maanden.

Bewoners rond de stations voor de nieuwe metro krijgen een bedrag tussen de 40 en 74 euro per maand om de schade door de overlast te compenseren. De precieze hoogte van de vergoeding hangt af van de ernst van de overlast en is het hoogst voor de bewoners van de huizen die het dichtst op de bouwput staan.

Na aanhoudende klachten besloot de gemeente al eerder om hotelovernachtingen, voorzetrampen en vervangende werkruimte aan te bieden. Inmiddels heeft de gemeente 800.000 euro uitgegeven aan deze noodvoorzieningen. In totaal is 4 miljoen euro voor de 'leefbaarheidsmaatregelen' beschikbaar.

(bron Het Parool)

Tarieven 2006

De tarieven voor het stads- en streekvervoer worden op 1 januari 2006 gemiddeld met 2,6 % verhoogd. Naast de verhoging van de tarieven in verband met de jaarlijks stijgende kosten wordt in de tariefsverhoging ook een bedrag verwerkt voor de hoge brandstofprijzen. Eigenlijk is de normale tariefsverhoging slechts 1,2 % en is 1,4 % bedoeld voor de hogere brandstofprijzen. Vreemd is ook dat voor de zoveelste keer alleen de tarieven van de voorverkoopstrippenkaart en de sterabonnements in prijs worden verhoogd. De kaartjes die in tram- en bus en metrostations worden verkocht blijven gelijk in prijs en daarmee wordt de drempel er voor te zorgen dat men een kaart in de voorverkoop neemt minder hoog waardoor ook de snelheid van het openbaar vervoer negatief beïnvloed wordt.

Een andere tariefsverhoging is die van Stadsmobiel. Per 1 januari 2006 moet voor elke rit een voorrijtarief van € 1,00 worden betaald. Het bestaande tarief van € 0,25 per zone blijft gehandhaafd. Dit wordt gedaan om de torenhoge kosten van dit systeem op te vangen. Na verbetering van de service is het aantal ritten verdubbeld en de gemeente kan deze extra kosten niet zelf opheffen.

Tunnelbuis zakt langzaam in grond

Vrijdag 16 september jl. was een belangrijk moment in de aanleg van de Noord-Zuidlijn: de tunnelbuis, een enorme betonnen bak bij het Centraal Station, moet langzaam de grond in zakken tot zo'n 25 meter diepte.

Deze bak vormt later het startpunt waar twee grote boren vertrekken, die de tunnel onder Amsterdam gaan graven.

Voorlopig staat het betonnen gevaarte nog grotendeels boven de grond, want het afzakken gaat nog maanden duren. Archeologen kunnen ook niet wachten tot ze op de plek aan het werk kunnen gaan: Eeuwen geleden begon op die plek de eerste handel te bloeien.

Weer vertraging voor Noord-Zuidlijn

AT5 meldde op 13 oktober dat de ingebruikname van de Noord-Zuidlijn opnieuw vertraging oploopt, mogelijk een half jaar. Ook wordt de aanleg weer duurder, dit keer vijf miljoen euro. Reden voor de nieuwe vertraging is een zich al maanden voortslepend conflict tussen aannemer en gemeente over de aanleg van de lijn onder het Centraal Station. Ook is de bouw van de nieuwe fundering onder CS vertraagd, omdat de boor die deze klus moet klaren al maanden op grote diepte vastzit. (zie ook onze berichtgeving op blz. 233)

Drie jaar nadat de gemeenteraad het besluit nam om de metrolijn aan te leggen, liggen de kosten voor Amsterdam nu al 130 miljoen euro hoger dan geraamd.

Weteringcircuit

De omleiding voor lijn 25 in verband met de werkzaamheden aan het Weteringcircuit is uiteindelijk niet doorggegaan. Nadat op 19 en 20 september jl. lijn 25 omreed via de Utrechtsestraat bleek dat er aan het Weteringcircuit in het geheel nog geen werkzaamheden gingen plaatsvinden. Vanaf 21 september kon lijn 25 hierdoor weer terugkeren op de normale omleidingsroute via Weteringschans en Weteringcircuit. Blijkbaar een miscommunicatie bij de verschillende gemeentelijke diensten. Juist om dit te voorkomen zijn er binnen het gemeentelijk apparaat diverse overlegorganen in het leven geroepen om werkzaamheden te coördineren en op elkaar af te stemmen.

Dierenambulance op vrije tram- en busbaan

Dierenambulances mogen in het vervolg ook op de tram- en busbaan rijden volgens een besluit van de gemeenteraad. Wel dienen bestuurders hiervan te voldoen aan de nieuwe eis die ook aan taxichauffeurs is gesteld. De bestuurders van dierenambulances hebben echter geen geld om deze cursussen en examens te betalen....

Chipkaartperikelen

De situatie rond de invoering van de chipkaart bij de metro wordt steeds minder duidelijk. Regelmatig verschijnen er berichten in de pers waarin wordt gezegd dat de invoering van de chipkaart bij de metro op 1 januari 2006 doorgang zal vinden en dat op 1 april 2006 het gebruik van de strippenkaart en sterabonnement niet meer mogelijk zou zijn.

Even groot is echter het aantal berichten waarin wordt medegedeeld dat wethouder Mark van der Horst er van uit gaat dan de invoering van de chipkaart bij de metro later zal plaatsvinden in verband met de landelijke problemen met de kaart en dat daarbij de invoering wellicht pas op 1 januari 2007 zal plaatsvinden en dat mogelijk bij een eerdere invoering van de chipkaart in 2006 het bestaande systeem van strippenkaart en sterabonnement nog gedoogd zal moeten worden, zodat er ook tot eind 2006 nog menselijk toezicht op alle metrostations nodig is.

Het lijkt er op dat door de problemen met de invoer van de chipkaart op landelijk niveau ook de invoering in Amsterdam tot vertraging kan leiden. De proef in Rotterdam is uiteindelijk op beperkte schaal pas op 22 augustus jl. begonnen en hierdoor zijn

ook de beslissingen in Den Haag door Minister Peijs voorlopig uitgesteld. Daarnaast blijken de problemen bij NS nog een stuk groter te zijn, mede veroorzaakt door de discussie over het al dan niet achteraf of vooraf afrekenen van de reis en alle tussenvormen daarin. Ook is de Minister van mening dat tussentijdse invoering van de chipkaart in delen van het OV-net, zoals de Amsterdamse metro, niet gewenst is. Zeker is zij tegen de afsluiting en het laten vervallen van de strippenkaart en sterabonnement in een deel van het stadsnet.

Wethouder Mark van der Horst heeft echter de gemeenteraad in een eerder stadium beloofd de metro af te sluiten door middel van de chipkaart om het zwart/grijsrijden tegen te gaan en de sociale veiligheid te verhogen. Hij wordt echter teruggefloten door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en heeft hierover inmiddels de gemeenteraad geïnformeerd.

Het GVB gaat inmiddels wel door met het plaatsen van chipkaartpoortjes en kaartlezers doch is zich er wel van bewust dat de invoering hiervan zeker niet op 1 januari 2006 zal plaatsvinden en houdt er rekening mee dat de invoerdatum 1 januari 2007 wordt. Dit zou dan gelijk kunnen vallen met de invoering van de chipkaart op alle tram- en buslijnen. De invoering van de chipkaart voor abonnementen waarvoor het GVB inmiddels al een groot deel heeft voorbereid zal voorlopig nog niet plaatsvinden. Voor de vaste reizigers zijn deze kaarten al wel gedrukt doch door de onzekerheid over de invoering zal nog niet tot uitreiken worden overgegaan. Kortom over de invoering van de chipkaart heerst voorlopig nog veel onduidelijkheid.

Amsterdams tramnet na opening noordzuidmetro

Met verbazing las ik in uw uitgave September 2005 onder Tramnieuws Amsterdam "Een volhouder (reactie)" de mening van een lezer, dat na opening van de noordzuidmetro alle Vijzelstraattramlijnen 16, 24 en 25 kunnen worden gemist en dat volstaan kan worden met een uitsluitend in Zuid verkerende gecombineerde tramlijn 24/25. Kennelijk is hem ontgaan dat de metro alleen op CS, Spui, Weteringcircuit en Ceintuurbaan zal stoppen en dat bovendien voor uit- en overstappende reizigers de perrons wel heel erg diep liggen, zeker bij een korte rit. Het gemeentelijke plan voorziet dan ook terecht in handhaving van tramlijn 16. Voor lijn 24 en 25 zijn echter betere plannen te bedenken. De mijne zouden zijn: combineer lijn 12 en 25 tot één lijn: Amstelstation-Scheldestraat – Van Baerlestraat – Leidseplein - Marnixstraat - Adm. De Ruyterweg - Sloterdijk. Leid ter compensatie lijn 4 om via Rijnstraat – Rivierenlaan - RAI (nieuwe sporen op de Rivierenlaan; op de Rooseveltlaan kunnen deze echter vervallen). En lijn 24 zou vanaf Zuid via de Ceintuurbaan - Van Woustraat en Weesperplein naar Artis kunnen rijden, daarmee op een veel betere manier lijn 6 overbodig makende.

Maurits van Witsen

Materieel tram

Comino

Op 20 september jl. is overeenstemming bereikt met Siemens over de de ter beschikkingstellingsovereenkomst van de laatste 15 Combino's. Als gevolg hiervan werden de 2149 en 2150 op resp. 21 september en 23 september in de gewone reizigersdienst ingezet. De 2149 is dus de eerste gemodificeerde wagen in exploitatie. In de komende periode zullen de 2148 en 2091 volgen. Verder zijn de eerste wagens uit de reeks 2138 – 2147 inmiddels ook gemodificeerd.

Op 22 september is de 2138 uit Krefeld teruggekeerd, gevolgd door de 2139 op 29 september en de 2140 op 6 oktober. De 2151 volgt wat later. De 2003 ging als eerste "GVB-voertuig" retour naar Krefeld, later gevolgd door de 2016 en 2131. Gelijktijdig zullen er 12 Combino's in Krefeld zijn met een doorlooptijd van 10 weken.

Na de renovatie is het rijgedrag van de Combino sterk verbeterd, hetgeen zich uit in minder schokkerig rijden en het minder kraaken en piepen. Bij de geleidingen zijn duidelijk verstevigingen aangebracht en deze zijn omringd door een stang om te voorkomen dat men zijn hoofd stoot. Voorts zijn vier beeldschermen verplaatst naar de linkerzijde in verband met het aanbrengen van de verstevigingen en alleen in het conducteurdeel hangt het scherm nog rechts, daar hier een dubbele bank staat en de kans dat men dan tegen het scherm stoot uiterst klein is.

Kop-staartbotsing: De 2014 is zondagmiddag 18 september jl. bij de tramhalte aan de Nieuwezijds Voorburgwal ter hoogte van de Paleisstraat op de 2203 gebotst. Twaalf trampassagiers raakten gewond, zes van hen moesten naar het ziekenhuis. Beide wagens reden op eigen kracht naar de remise Havenstraat. De 2203 is zwaar beschadigd; de bestuurderscabine is ongeveer 6 cm omhoog gedrukt. De 2014 bleek minder ernstig beschadigd en keerde na herstel inmiddels weer terug in de dienst.

Lagevloertrams:

De reeds in 2004 gereviseerde 836 werd nu toch geschilderd en kwam in de kleuren wit en blauw op 12 september weer in dienst. De 821 kwam na revisie op 29 september in de nieuwe kleuren in dienst. De 822 werd op 1 oktober voor revisie binnengenomen.

Metro/sneltram

De 62 verscheen op 20 september in de nieuwe kleuren in dienst. De 63 werd binnengenomen voor de schilderbeurt.

Museummaterieel

Op 15 september maakte NMB-bijwagen 43 zijn eerste proefrit op de museumtramlijn, getrokken door de Groninger 41. De bijwagen is al jarenlang in restauratie en moet uiteindelijk met motorwagen NBM 20 een stel gaan vormen. De proefrit werd gehouden om het gereviseerde loop- en remwerk te testen.

De laatste exploitatiedag van de museumtramlijn is dit seizoen op zondag 30 oktober. Op deze dag wordt ook weer de veiling gehouden in het Haarlemmermeerstation.

Remiseverdeling m.i.v. de winterdienst

Havenstraat:	817-841; 901-920; 2001-2084; 2201-2204
Lekstraat:	780-816; 2085-2090, 2092-2130, 2149, 2150
Zeebrug:	2131-2137
HWR:	2091, 2138-2147 (Krefeld)

ROTTERDAM

Schiedam/Vlaardingenlijn

Op 31 oktober 2005 gaat de Schiedam/Vlaardingenlijn officieel in exploitatie. De lijn wijkt wat af van de IJsselmondlijn en de Carnisselandlijn. Men rijdt in Rotterdam van oost naar west, dwars door de stad. Op sommige plaatsen heeft men door beperkte ruimte wat concessies moeten doen. Op de Oostzeedijk en de Burg. v. Walsumweg was er onvoldoende ruimte voor de aanleg van de oorspronkelijke TramPlus-perrons en een vrije trambaan. De perrons werden daar wat smaller en de Dynamische Reisinformatie komt in deabri's in plaats van op de perrons. In Vlaardingen, waar voor het eerst een tram gaat rijden, rijdt de tram dwars door het winkelcentrum De Loper. De snelheid moet hier worden aangepast omdat de doorgang vrij smal is en het een voetgangersgebied is, vergelijkbaar met de Lijnbaan in Rotterdam. Een andere bijzonderheid is het eindpunt Holysingel. Meestal heeft de tram een keerlus, maar hier moet men driehoeken. Men rijdt naar het einde van de driehoek en gaat daarna achteruit naar het beginpunt. Aan het beginpunt liggen twee sporen en een elektronisch wissel bepaald op welk spoor ruimte is en stuurt de aankomende tram automatisch naar het vrije spoor.

In 2006 wordt de Schiedamse tak van de lijn vanaf de Harreweg doorgetrokken naar het nieuwe NS-station Schiedam Spaland. Ook komt er dan in Schiedam-Centrum een nieuwe bocht in het tracé. De tram buigt dan vanaf de Broersvest via de Overschie-sestraat naar het OV-knooppunt bij station Schiedam-Centrum. (Zie ook infrastructuur en exploitatie)

Dienstregeling 2006

Tram, bus en metro in Rotterdam gaan in 2006 frequenter rijden. Het vervoersaanbod gaat met vier procent omhoog. Dit wordt mogelijk door de efficiencymaatregelen die de RET het laatste jaar heeft doorgevoerd.

Bij de metro wordt het aantal ritten tussen zeven en acht uur 's-avonds verdubbeld, behalve tussen Zuidplein en Spijkenisse. Op tramlijn 25 (Carnisselandlijn) gaan er tussen negen uur 's morgens en twee uur 's middags twintig procent meer trams rijden. Bij de bus profiteren vooral de reizigers van en naar Capelle a/d IJssel. De vervoerscapaciteit wordt hier met 27 procent uitgebreid. In Rotterdam Zuid gaat buslijn 32 het Noordereiland weer in de avonduren bedienen. In januari gaan ook de nachtbussen volgens een andere dienstregeling rijden. Omdat het uitgaanspubliek later op stap gaat, gaan de bussen later en langer rijden. Het huidige lijnennet wordt bovendien uitgebreid met ritten naar Krimpen a/d IJssel, Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs. Daarnaast krijgen grote disco's zoals Now & Wow in Rotterdam Zuid, Club Outland in Prins Alexander en verschillende disco's in Vlaardingen een eigen halte. Met sneldiensten naar Maassluis en Spijkenisse en snelle routes richting Vlaardingen en Ridderkerk worden de reistijden korter. Een ritje gaat 4,50 euro kosten, onafhankelijk van de halte waar men instapt.

Brandstofprijis

De RET voorziet grote problemen als de overheid het openbaar vervoer niet compenseert voor de huidige hoge olieprijs. De prijsstijging kost de RET dit jaar naar schatting 2,3 miljoen euro extra aan brandstof en energie, een stijging van 25 procent. De RET kan de kosten niet doorberekenen aan de klanten omdat de tarieven worden vastgesteld door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Men hoopt nu dat de overheid het OV te hulp komt met geld uit de aardgasbaten, die door de koppeling aan de olieprijs flink zijn gestegen. Tot nu toe zijn er vanuit de regering alleen negatieve reacties en dit stelt de directie van de RET zeer teleur. Andere vervoerbedrijven zoals b.v. Connexion, hebben ook al aan de bel getrokken.

Samenwerking RET met HTM

Directeur Peters van de RET sluit samenwerking met andere vervoerbedrijven in de toekomst niet uit. Op dit ogenblik is dit echter nog niet aan de orde omdat de RET nu eerst gaat verzelfstandigen. Hij zei dit naar aanleiding van een uitlating van directeur Ton Kaper van de HTM, waarbij deze betoogde dat overleven alleen mogelijk is als de HTM groter en sterker wordt. Men denkt hierbij vooral aan de RET omdat beide vervoerders al samenwerken bij RandstadRail en de beide vervoersgebieden al vrijwel op elkaar aansluiten. Men zou dan hét vervoerbedrijf van de Zuidvleugel van de Randstad worden.

Infrastructuur en exploitatie

Met ingang van 26 september reed lijn 1 weer naar de Woudhoek in Schiedam.

In de week vanaf 26 september werden in de bocht Honingerdijk/Oostzeedijk de rails verder uit elkaar geschoven. Vanaf 3 oktober rijdt lijn 1 weer de oorspronkelijke route van de Woudhoek naar De Esch. Lijn 7 rijdt weer de eigen route Woudestein – Spangen.

Op sommige punten op de Schiedam/Vlaardingenlijn lijken toch nog wat problemen te zijn. Hierdoor is het proefbedrijf op de lijn tijdelijk uitgesteld. Mocht de opening van de lijn op 31 oktober toch doorgaan dan gaat vanaf die dag lijn 21 rijden op het traject De Esch – Woudhoek en lijn 23 op het traject Beverwaard – Vlaardingen (Holysingel). Lijn 1 wordt opgeheven en lijn 7 wordt ingekort tot het traject Woudestein – Centraal station. De Citadis-rijtuigen gaan rijden op de lijnen 20, 23 en 25, terwijl op lijn 21 op de doorlopende diensten van vroeg naar laat met Citadis-rijtuigen zal worden gereden. De gebroken- en tussendiensten worden gereden met 700-en en eventueel 800-en. De lijnen 2 en 5 zullen worden gereden met 700-en.

Overigens dreigt er in 2006 als de frequenties verbeterd worden, opnieuw een materieeltekort. Dit heeft ook te maken met het feit dat er gemiddeld zo'n 15 Citadis-rijtuigen buiten dienst staan met storingen of schade.

Op 15 en 16 oktober is er geen tramverkeer mogelijk op de Reijderdijk. Lijn 2 rijdt van Charlois naar de Beukendaal v.v. Naar de Groene tuin rijdt een pendelbus. Lijn 20 rijdt op beide dagen niet.

In verband met werkzaamheden is er op 16 oktober tot ca. 14.00 uur geen tramverkeer mogelijk over de Mathenesserbrug. Lijnen 1 en 7 worden omgeleid via Middellandstraat – Claes de Vrieselaan – Mathenesserlaan – Heemraadsplein – Nw. Binnenweg – Schiedamseweg en Marconiplein en lijn 7 verder via Mathenesserdijk naar Spangen

Rectificatie: De melding van de opheffing van buslijn 75 in ons vorige nummer was onjuist, dit was al in een eerder stadium gebeurd.

Materieel

Eind september in de CW aanwezig: metrorijtuig 5348 en de tramrijtuigen 714, 715, 728, 743 en 2002. In dienst kwamen de 710 en 722. In remise Hilledijk nog altijd de 703 buiten dienst op het buitenterrein, maar begin oktober werd de wagen naar binnen gehaald. Mr. 2053 kwam weer in dienst. Mr. 817 en 825 gingen medio september van remise Hillegersberg naar de CW.

Nieuws per datum

25/08: 6.30 uur, 4-710. Op het Marconiplein liep er een wielband af nadat het tweede truckstel op een wissel naar rechts reed in plaats van naar links. De 710 bracht hierna de gehele dag door op een zijspoor. Pas na afloop van de dienst werd de wagen naar de remise gesleept.

08/09: 8.45 uur, 23-2025 aanrijding met personenauto op de v. Oldenbarneveltplaats. Een groot deel van de glazen voordeur ging in scherven. Het rijtuig is inmiddels hersteld.

12/09: Op deze dag werd er in Rotterdam Zuid weer eens een gele tram in de dienst gesignaleerd, het betrof mr. 841 op lijn 2.

14/09: 7.45 – 8.45 uur, 1-749 verspeelde bij werkzaamheden op het Marconiplein de vangschep op een berg zand en stenen. Er moest depotpersoneel aan te pas komen om de problemen op te lossen. De lijnen 4 en 8 in beide richtingen gestremd, dit gold ook voor lijn 1 in de richting Schiedam.

18/09: 13.15 uur, kop/staart botsing tussen twee voetbaltrams van lijn 29. Mr. 715 reed achterop de 714, waarbij beide rijtuigen flinke schade opliepen. Enige vertraging voor de lijnen 20, 23, 25 en 29.

23/09: 12.30 – 14.30 uur. Komend vanaf de Coolingsingel derailleerde 10-565 van de St. RoMeO met het voorste truckstel op een wissel van de binnenring van het Hofplein. De wagen moest door twee takelwagens van de firma Tieleman weer in de rails worden gezet. Het trouwgezelschap wat zich in de tram bevond, kon door een passerende buiten dienst tram verder worden vervoerd. Lijn 7 in de richting De Esch werd omgeleid via de Schiekade - Heer Bokelweg – Noordsingel – Bergweg - Zaagmolenstraat en Crooswijksestraat.

23/09: 12.40 – 13.00 uur, 1-741 aanrijding met achteruit rijdende vrachtauto op het Stationsplein. Alle lijnen die het CS passeren enige tijd gestremd.

23/09: Op deze dag reed de 2011 proef op het TramPlus-traject Burg. v. Walsumweg – Blaak.

27/09: Bezoek van mensen van het trambedrijf uit Galati in Roemenië. Zij zijn geïnteresseerd in een eventuele aankoop van een aantal rijtuigen van de serie 800.

30/09: 's-Middags was er een gaslek bij de Mathenesserbrug. In verband hiermee werd ook de stroom uitgeschakeld bij de Lage Erfbrug. Lijn 4 tot het Heemraadsplein, lijnen 1 en 7 via de Westzeedijk – Spanjaardstraat en Schiedamseweg, lijnen 7 en 8 niet verder dan het Marconiplein en niet naar Spangen.

05/10: 14.00 – 18.00 uur. Storing aan de Erasmusbrug waardoor de brugklep niet meer dicht ging. Het autoverkeer op de lange oprit van de noordkant werd door een trambestuurder en twee conducteurs van de brug afgeholpen inclusief vijf vrachtwagens die alleen maar achteruit terug konden. Anderhalf uur lang leidde het trampersoneel het verkeer in goede banen. In verband met vele andere prioriteiten kon de politie pas daarna verschijnen. Het trampersoneel werd door de politie lof toegezwaaid.

06/10: 9.30 uur, mr. 2034 derailleerde op het wissel bij de Groene Tuin. Door een takelwagen weer in de rails gezet. Geen schade.

07/10: In de ochtenduren trok een wagen van lijn 1 de bovenleiding naar beneden op de Burg. v. Walsumweg. Tot 12.30 uur reed lijn 1 in beide richtingen via de Goudsesingel en het Pompenburg. Later op de ochtend werd de Vierambachtsstraat enige tijd afgesloten en reden de lijnen 1 en 7 via de Claes de Vrieselaan en Mathenesserlaan v.v.

D E N H A A G

Diverse werkzaamheden

Conradbrug

In het weekend van zaterdag 1 en zondag 2 oktober werd de nieuwe kruising van de lijnen 3 en 11 gemonteerd. De kruising was in stukjes aangevoerd vanuit de fabriek in het Duitse Gotha. Nadat op zaterdag 1 oktober de laatste dienstwagens van de lijnen 3 en 11 de oude kruising gepasseerd waren werd meteen begonnen met de sloop van deze kruising. De werkzaamheden verliepen voorspoedig ondanks de zeer hevige kortstondige stortbuien. Dezelfde nacht werden ook de overloopwissels omgedraaid omdat het spoor richting stad met het monteren van de kruising ook gereed was gekomen. De werkzaamheden duurden tot zondagmiddag 15:30 uur.

Op dat tijdstip reed GTL 3041 onder lijnnummer 4 voorzichtig de overloopwissel op om vervolgens het nieuw aangelegde traject zeer behoedzaam te testen. Nadat de tram gekeerd was werd deze route ook vanaf de andere richting bereden. Meteen na de test werd het spoor vrijgegeven voor de dienst.

Vervolgens reed de 3041 een slag heen en weer via het spoor van lijn 11. Even later kon ook lijn 11 weer zijn normale route rijden.

Gedurende de hele operatie werd lijn 3 omgeleid via de Edisonstraat en de Beeklaan.

Vreemd genoeg werd de Loosduinseweg tussen de Regentesselaan en de Monstersestraat niet voor de omleiding gebruikt maar werd er via de Delftselaan gereden. Tramlijn 11 heeft tot 15:30 uur helemaal niet gereden omdat de route eigenlijk samenviel met de route van tramlijn 12. Vanaf Scheveningen Haven reed een pendelbus tot de Groot Hertoginnelaan de route van lijn 11. De pendelbus reed vanaf dit punt in een grote lus naar het Copernicusplein waar de passagiers konden overstappen op lijn 12. Zoals al eerder vermeld zijn bij de vervanging van de kruising ook de verbindingssporen vervallen. Deze sporen werden veel gebruikt om de werkplaats aan de Lijsterbesstraat te bereiken. Voortaan zullen deze ritten via de Delftselaan en de Paul Krugerlaan gereden moeten worden.

Remise Zichtenburg

De nieuwe hal van remise Zichtenburg heeft aan de achterzijde een blinde muur gekregen met enkele ramen. De verdere omgeving van remise Zichtenburg is inmiddels ook drastisch aan het veranderen. Het voormalige gemeenteterrein is geëgaliseerd en wordt bouwrijp gemaakt. In de toekomst zal hier de nieuwe centrale werkplaats van de HTM verrijzen. Ook de vuilstortplaats van de gemeentereiniging zal waarschijnlijk nog dit jaar verhuizen naar een andere locatie in de buurt. Omdat vanaf volgend

jaar de nieuwe RandstadRail-voertuigen zullen instromen is de vestiging van de centrale werkplaats op deze locatie een logisch gevolg.

Actuele zaken zijn te volgen op

<http://www.digitaletram.nl/actueel/actueel.htm>

Apeldoornselaan

Op de Apeldoornselaan is men bezig met de aanleg van een parkeervoorziening. Deze voorziening komt onder de toekomstige sporen. Voorlopig kan men dus de resterende sporen niet aanleggen. Inmiddels is de infrastructuur aan de kant van de Loosduinseweg vrijwel opgeleverd. De aansluiting aan de sporen van lijn 6 is inmiddels ook gerealiseerd. Rondom de splitsing wordt op deze plek gewerkt aan de totstandkoming van een rotonde.

Keerlus lijn 6K

Begin volgend jaar wordt begonnen met de aanleg van een keerlus rond het gemeaal aan de Zuidwoldestraat. De keerlus wordt naast de huidige sporen van lijn 6 aangelegd. De wisselstaat is gelegen aan de Leyweg, net voor de bocht richting Zuidwoldestraat. Overal wordt gesproken over de keerlus van lijn 6K, maar in de praktijk is het gewoon het nieuwe eindpunt van lijn 6. Lijn 4 zal in de toekomst het traject van lijn 6 vanaf deze keerlus overnemen. Meer informatie over de keerlus kunt u vinden op:

<http://www.denhaag.nl/docs/dso/verkeerenvervoer/gemaal.pdf>

Centraal Station

Eind september is er grind gestort op het nieuwe viaductdeel achter het Centraal Station (richting Ternoet). In het weekend van zaterdag 15 en zondag 16 oktober zal het deel worden aangesloten op het tramnet. Dit viaductdeel vervangt de huidige achtbaanconstructie over de voormalige parkeergarage. Het hele weekend zal er geen tramverkeer mogelijk zijn over het Centraal Station. De lijnen 2, 3 en 6 zullen keren bij CS-laag waarbij een lus door het centrum zal worden gereden. Door deze werkzaamheden kan ook de tramtunnel dat weekend niet gebruikt worden en zal dus precies een jaar na de opening even geen tramverkeer verwerken.

Rijnstraat

In de Rijnstraat vindt in de boog naar de Merwedestraat spoorvernieuwing plaats. Tramlijn 17 ondervindt hier nauwelijks hinder van. Het betreft hier normaal regulier onderhoud. In het weekend van zaterdag 22 tot en met zondag 23 oktober zal tramlijn 17, vanaf aanvang dienst tot ca. 08.30 uur, in beide richtingen tijdelijk een omleidingroute rijden. Er wordt dan via de Schedeldoekshaven gereden.

De tweede tramlijn naar Wateringse Veld

In afwachting van de aanleg van tramsporen vanaf de Melis Stokelaan naar Wateringse Veld is eind augustus buslijn 37 van start gegaan. Deze buslijn wordt geëxploiteerd door Connexion en verbindt het ziekenhuis Leyenburg via het busstation aan de Leyweg met Wateringse Veld en Delft. Passagiers moeten duidelijk nog wennen aan deze nieuwe verbinding want er rijden wel erg vaak lege bussen heen en weer.

Het winkelcentrum aan de Leyweg heeft op dit moment te maken met een terugloop van het winkelende publiek. Enerzijds is de sloop van woningen in de buurt daar debet aan, maar ook mist men een goede railverbinding met vooral Wateringse Veld. Navraag bij de gemeente leert dat nog dit jaar gestart zal worden met de aanleg van de nieuwe railverbinding. Wij blijven het volgen.

Keer het verkeer

De Haagse afdeling van Groen Links vindt dat het openbaar vervoer in de regio sterk moet worden uitgebreid. Luchtvervuiling, parkeeroverlast en files kunnen op die manier een halt worden toegevoerd. Dat schrijft Groen links in een nota getiteld 'Keer het verkeer'. Eén van de concrete voorstellen is de terugkeer van de tram naar Wassenaar en Leiden. Dit traject zou dan bereiden moeten worden met sneltrams. (Zouden RandstadRail en de Rijn Gouwelijn dan toch aan elkaar gekoppeld worden?) Een ander voorstel is om van buslijn 23 een volledige cirkel te maken. Ook het fietsverkeer moet gestimuleerd worden door meer straatfietsstallingen te bouwen. Groen Links stelt voor om "transferia" aan te leggen. Op die plaatsen kan de auto makkelijk worden achtergelaten en kan op de tram of bus worden gestapt.

HTM wil rijden in Nijmegen

De HTM wil alle aandelen van het busbedrijf Novio overnemen van de gemeente Nijmegen. Alle direct betrokken partijen zijn enthousiast hierover, behalve minister Peijs van verkeer. Omdat er in Den Haag tot 2011 nog geen concurrenten toegelaten hoeven worden, vindt de minister dat de HTM handelt in strijd met de geest van de wet. Zij heeft de HTM dan ook gevraagd om al vanaf 2008 concurrenten toe te laten. HTM voelt daar echter niets voor. Huidige vervoerscontracten dienen niet te worden opgebroken.

In de gemeenteraad hebben D66, de SP en Groen Links bezwaren tegen het Nijmeegse avontuur van de HTM. Wat schieten de Hagenaars ermee op? Het belang voor de stad is dat de HTM een sterk bedrijf wordt, aldus HTM-directeur Kaper.

Materieel tram

Begin september is men begonnen met het inbouwen van het Visiontainment systeem. Dit gebeurt in de avond- en nachturen omdat men zo weinig mogelijk wagens wil onttrekken aan de dienst. Het inbouwen gebeurt het eerst in de 3100-en. Daarna volgen de hoge 3000-en. De huidige informatiepanelen uit de 3100-en zullen worden overgezet in de lage 3000-en (3001-3048). De 3127 is als enige tram nog wit/blauw. Omdat de tram een totaalbestickering heeft voor de Rabobank is dat echter niet zichtbaar.

In Hannover is de 6055 weer helemaal hersteld. Op 9 september maakte de tram een proefrit op het remiseterrein van Btf. Glocksee. De tram is hersteld en weer in de Haagse kleuren geschilderd. Deze schilderbeurt heeft men erg serieus opgepakt want tijdens de proefrit werd geconstateerd dat er twee beige streepjes ontbraken bij de koplampen. Een dag later waren deze

strepn alsnog aangebracht. Het enige wat nog ontbreekt, is het wagennummer. Eind september reed de 6055 op eigen kracht van remise Glocksee naar remise Leinhausen en werd daar achter de 6021 geplaatst. Van een mogelijke terugkeer van de 6055 naar Den Haag is nog geen sprake. Eigenlijk is het helemaal niet duidelijk wat er verder gaat gebeuren.

De 6021 zal in Hannover de volgende HTM-tram zijn die zal worden opgeknapt. De tram zal naar verwachting zijn Houtense kleurstelling behouden.

Behalve de 8 rood/beige TW's en de 2 Houtense wagens heeft de HTM ook nog andere TW's in bezit. De HTM heeft destijds een optie genomen op de 6008, 6017, 6025, 6027, 6035, 6044 en 6045. Mogelijk gaan deze wagens naar Boedapest.

De geruchten over een mogelijke overname door Boedapest is al langer aan de orde maar van een daadwerkelijke verkoop is nog steeds geen sprake. De BKV heeft immers ook wel in de gaten dat de HTM de trams graag wil verkopen en dat is niet gunstig voor de prijs.

Tot slot kunnen we nog melden dat de 6099 nog steeds opgeslagen staat bij Transportbedrijf van der Vlist in Moerdijk.

De afgelopen maand reden de trams op lijn 3 veel op de achterste beugel. Dit kwam omdat de noodhalte bij de Archimedesstraat richting centrum vlakbij een scheiding van de bovenleiding lag. Een tram, rijdend op zijn voorste pantograaf, kon mogelijk een conflict opleveren met de scheiding. De scheiding diende door de bestuurder stroomloos gepasseerd te worden omdat er anders een vonkenregen kon ontstaan.

Museumritten

Open Monumentendag

Op zaterdag 10 september was het weer de jaarlijkse Open Monumentendag. Traditiegetrouw reed het HOVM weer in een 10-minuten frequentie een rondrit door het centrum. Ingezet werden de 215, 810, 1022, 1165, 1210 en 1304.

Op het museumterrein stond PCC 1180 opgesteld.

Ook de Tramweg stichting was van de partij en reed met de blauwe tram tussen Scheveningen en de Grote Kerk.

Speciale rit

Op zondag 11 september werd door het HOVM met de 164 een drietal ritten naar Voorburg Station gereden. De 164 komt niet zo vaak op straat en was daarom een bijzonderheid

Avondrit

Op zaterdag 24 september werd de traditionele avondrit weer gereden. Vanuit het museum werd er naar Loosduinen gereden. Via de Grote Kerk ging het vervolgens naar Kraayenstein en Zichtenburg. Via de Dedemsvaartweg ging het tenslotte naar Vrederust. Ingezet werden de 810+769, 215, 1022 en 1302. Via de webcam van het museum (www.hovm.nl) kunt u trouwens altijd de inzet observeren.

Op 30 oktober is het museum dit seizoen voor het laatst geopend.

Korte berichten

De omleidingen op Prinsjesdag waren zoals ieder jaar vrijwel gelijk. Alleen tramlijn 17 reed een ander traject via de Monstressestraat.

Op 30 september werd bij station Mariahoeve geoefend met GTL 3071 door de brandweer Haaglanden. (zie voor foto's www.tramfoto.nl)

Begin september werd vanaf 's-Gravenmade de TS 19 (H9) overgebracht naar het TS depot in Overloon.

R A N D S T A D R A I L

Begin juni 2006 gaat het **NS-station Bergweg** van de Hofpleinlijn definitief dicht. Net als station Kleiweg moet het station wijken voor de RandstadRail die in 2008 gaat rijden. Tot die tijd gaat de RET oude metrostellen (serie 5200) inzetten op de Hofpleinlijn. Omdat het spoor eerst aangepast moet worden is het traject van juni tot september volgend jaar helemaal niet in gebruik. Reizigers kunnen dan gebruik maken van tramlijn 5. De tijdelijke metro gaat vanaf het Hofplein wel stoppen op het nieuwe station Melanchtonweg en station Wilgenplas. Aan het station Bergweg wordt voor het eerst sinds de opening in 1908 niet meer gestopt.

Inmiddels werden begin september **proefritten** met het metrostel 5264 gereden die uitstekend zijn verlopen. Op 16 september 2005 keerde het rijtuig met hulp van Railion loc 6502 terug van Nedtrain Werkplaats Leidschendam naar de RET Werkplaats Waalhaven. Een deel van metrorijtuig 5264 is thans voorzien van de nieuwe RandstadRail- kleurstelling.

Er is een begin gemaakt met de aanpassing van de **halte Voorweg** in Zoetermeer. Een deel van de halteperrons is afgezaagd en op tram-hoogte gebracht. De halte Voorweg zal in verschillende fasen worden verbouwd. De Voorweg is het Kruispunt van de Krakeling, de oude Zoetermeerlijn. Momenteel heeft de Sprinter geen halte op het viaduct van het bovenste spoor. Wanneer RandstadRail lijn 3 gaat rijden over de Krakeling zal dit anders zijn. De halte Voorweg krijgt zowel beneden als boven een tramhalte.

De **Zoetermeer-Oosterheemlijn** (lijn4) vordert gestaag. De lijn komt voor een groot deel op een aarden baan te liggen. Voor de fietsers en het autoverkeer dat de baan kruist, is het nodig veel viaducten aan te leggen. Tussen Seghwaert en Nordhove zijn de viaducten praktisch klaar. In Oosterheem komt een zeer lang viaduct van 1,3 kilometer en de losse delen van dat viaduct die tussen maart 2004 en heden zijn gebouwd worden nu verbonden met de laatste kortere delen. In Oosterheem komen drie haltes te liggen. Tussen de Seghwaertseweg en het centrum van Oosterheem de halte Willen Dreeslaan die op het grote viaduct ter hoogte van de rotonde wordt gebouwd. In het centrum van Oosterheem komt de halte "Oosterheem" en de halte op het koppeindpunt bij de Javalaan gaat "achterhoef" heten. Borden langs de route laten zien hoe het gaat worden. Bij de Javalaan is het viaduct nog volledig in aanbouw.

Op dinsdagavond 20 september werd er op de **Prinses Beatrixlaan** gestart met het op hun plaats zetten van twee nieuwe segmenten van de "Netkous".

Deze keer werd er niet verder gebouwd aan de al eerder geplaatste delen vanaf de Schenkkade, maar werden de delen allebei afzonderlijk geplaatst aan beide kanten van de toekomstige halte.

Vrijdagavond 30 september werd er wederom een bijzondere operatie gestart, waarbij achtereenvolgens acht grote betonnen liggers aangevoerd werden. Dit werd gedaan met speciale platformwagens. De dekken zijn met grote kranen op hun plaats gehesen. De liggers zijn gebouwd door betonfabriek Haitsma in Kootstertille (Friesland) en over het water naar Den Haag vervoerd. Deze dekken zijn ongeveer dertig meter lang en wegen ongeveer 180 ton. Er waren in totaal vier bijzondere transporten. Dit gebeurde met zogenaamde multiliners, platformwagens met tientallen wielen eronder. De dekken werden vanaf een binnenvaartschip in de haven van bedrijventerrein De Binckhorst op deze platformwagens gehesen. Het eerste transport vertrok vrijdag 30 september 's avonds rond 22.00 uur.

De Prinses Beatrixlaan werd die vrijdagavond rond middernacht afgesloten voor het verkeer. De wijk Bezuidenhout-West bleef wel toegankelijk. Daartoe waren extra maatregelen genomen. Bijzonder was vooral de plaatsing van twee dekken boven de rijbaan van de Schenkkade. Hierbij was het noodzakelijk dat een deel van de kruising van de Schenkkade met de Prinses Beatrixlaan tijdelijk dicht ging voor het verkeer.

UTRECHT (SUNIJ)

Een gedeelte van de wagens van Utrecht-Nieuwegein is de richtingfilm kwijt en kreeg in plaats daarvan een elektronische display. Gesignaleerd werden de 5006, 5009, 5020, 5023 en 5027 terwijl de 5001, 5004, 5005, 5013, 5014, 5016, 5021, 5025, 5026 nog gewone films hebben. Wagens met en zonder oude film kunnen gewoon onderling gekoppeld rijden.

BUSNIEUWS NEDERLAND

Van de redactie

Met onze nieuwsvoorziening trachten we naadloos aan te sluiten bij eerdere berichten in dit blad. Mocht u desondanks iets missen, aarzelt dan niet: hoogerhuijst@wxs.nl of hov-rn@hov-rn.nl

In verband met gemaakte samenwerkingsafspraken en ter verhoging van de transparantie vermelden wij waar van toepassing en voorzoveel nodig de bron(nen) van onze berichten. Vermelding betekent dat de inhoud van een bericht althans voor een deel aan de genoemde bron ontleend is. Gebruikelijke bronnen zijn: "adv" voor de Autobusdocumentatievereniging en haar blad Autobuskroniek en "wp" voor Het Wagenparkje. Overige spreken veelal voor zichzelf.

AMSTERDAM GVBA

Proef waterstofbussen jaar verlengd. Van AT5 ontvingen wij het volgende bericht, dat wij letterlijk overnemen: Sinds twee jaar rijden er drie waterstofbussen van het GVB proef in noord. Volgens onderzoek van de gemeente noemt 90% van de gebruikers en 80% van de omwonenden de milieuvriendelijke bussen een groot succes. Toch laat invoering op grotere schaal nog op zich wachten. Omdat er nog onduidelijkheden zijn over de levensduur van de technologie wordt de proef met een jaar verlengd. Het extra proefjaar kost 2,4 miljoen Euro. Wethouder milieu Hester Maij hoopt het aantal waterstofbussen na afloop van het volgende proefjaar wel uit te kunnen breiden.

CONNEXION

Bussen 8702-8715 zijn geleverd aan de regio Zuid-West. De **tweeassige** Interliners Volvo Polska serie 3500 met 47 zit, 24 staan en een rolstoelplaats – lengte 12,80 m. - worden in dienst gesteld in Alphen aan de Rijn (12), Boskoop (11), Leiden (25) en Krimpen aan den IJssel (2). Gebruikers van deze wat onhandig ingedeelde wagens zijn vooralsnog niet enthousiast. Eveneens voor Zuid-West volgen nog dubbelassers 5666-5669. De tijdelijke bussen voor Q315 zijn tweeassers 5795-5800, dubbelassers 5801-5802 en gebruikte tweeasser 5803 (1999). Definitief komen er sinds medio augustus acht wagens MAN Li-ions"Regio. (adv)

Verplaatsing en afvoer door de instroom van nieuwe bussen in de volgende nummers.

DEN HAAG HTM

Per 1 januari 2005 was het bussempark openbaar vervoer als volgt samengesteld:

DOB B96-DAF 30 60 1998-2001 : 101-120,125-177, 181-183, 187-200; 130 *) Neoplan N4016 33 60 1990-1991 : 739,748,753,757,760,762,765-772

MB 0405 38 24 1992-1993 : 781-784

MB 0405N2 32 56 1996 : 801-840

DOB B93-DAF 41 92 1997-2002 : 901-923; 918-923 afbouw HTM

*) = 57 staanplaatsen

De in eerdere overzichten opgenomen 671-675 zijn, hoewel dit pas later op de bus is aangebracht, steeds in dienst geweest van HTM Specials, waarover later. 781-784 zijn de ex SVD 91,47,50 en 49 die in 2004 zijn overgenomen voor zwembadvervoer, en hun groene kleur behielden Zij reden in 2005 de vervangende dienst op het zuidwestelijk deel van tram 6.

Na een lange ontwikkelingstijd werd in maart 2005 de 301 gepresenteerd als eerste van het nieuwe type VDL Berkhof Diplomat SB250 met 29 zit en 61 staan, waarvan 30 stuks geleverd worden. Aflevering en in dienst stelling – in beginsel op lijn 23 – verlopen behoedzaam, maar zullen eind van dit jaar voltooid moeten zijn. Het op Busworld, Kortrijk 2003 getoonde prototype 211 is steeds eigendom van Berkhof gebleven voor het houden van allerhande proeven.

Bij de HTM gesignaleerde bussen B93 ex Connexxion waren slechts aanwezig voor onderhoud. Meer over het HTM buspark in ons volgende nummer.

DEN HAAG Museumbussen

De gemeente Den Haag heeft Citosa 4282, Citosa 7639, HTM 419 en WN 3114 op de gemeentelijke monumentenlijst geplaatst, waarop HTM 48, HTM 142, HTM 327 en NZH 4842 reeds voorkwamen. Op zich is dit een felicitatie aan het HMB waard – bij deze ! – doch men kan zich afvragen of er nu niet wat veel bussen uit een zelfde periode als monument geregistreerd zijn, waarvan een (4282) bovendien in volstrekt a-historische uitmonstering.

DORDRECHT SVD

Als vierde kwam Den Oudsten 179 van de HTM, in ruil waarvoor de 0405 94 naar de residentie ging. Er zijn nu nog 5 stuks 0405.

GELDERSE ACHTERHOEK Syntus

De modernisering van het wagenpark gaat op gepaste schaal door. In 2004 verschenen de Volvo Polen 1421-1422 van het bekende type, terwijl VDL Berkhof de serie 1481-1485 leverde van het verkorte type Ambassador SB120 (Cummins) met 33 zitplaatsen. Dit jaar vonden de vervolgleveringen 1423-1426 en 1486-1488 plaats. Alles over het Syntuspark rond de peildatum 1.1.2004 in het volgend nummer. (syntus)

NOORD-BRABANT Concessies

Anders dan een gezaghebbend blad meldde is de concessie noord-oost toegewezen aan ARRIVA, nadat de provincie eerst – per vergissing – Hermes als de gelukkige had aangemerkt. Inzake het door BBA ingestelde beroep zal naar verwachting op 17 oktober uitspraak worden gedaan.

NIJMEGEN Tram op luchtbanden

Op 30 september maakte de gemeente Nijmegen bekend 40 tot 60 miljoen te gaan investeren in een geleid bussysteem, dat tussen 2010 en 2015 het bestaande bussysteem ten dele moet gaan vervangen. Daartoe is besloten na diepgaande studie, waarbij men zich ongetwijfeld ook heeft verdiept in hetgeen zich op dit gebied in Eindhoven afspeelt.

UTRECHT SVN

Sinds ultimo 2004 wordt het streekvervoer Oost-Utrecht – aanvankelijk onder de naam Eemland Expres – verzorgd door Stadsvervoer Nederland – SVN -, dochter van NOViO Nijmegen. Oorspronkelijk had ook HTM aandelen in deze onderneming, doch op last van de autoriteiten zijn die afgestoten aan Dick Wessels, omdat HTM anders via deze weg op aanbestedingen zou kunnen inschrijven, wat nog niet mag. Inmiddels is HTM doende geheel NOViO over te nemen, en heeft dan toch ook weer een belang in SVN.

Het SVN buspark bestaat uit de VDL Berkhof Ambassador SB200 101-131 met 38+2+1 zit uit 2004, die door NOViO ter beschikking worden gesteld, en dan ook de NOViO kleur (wit/rood) hebben, waaraan werden toegevoegd de ex NOViO 101-102 als 132-133. Besseling Amersfoort houdt beschikbaar de Setra S315UL 501-514, met 55 zit uit 2004.

VELUWE BBA

Toen BBA Connex bussen ging bestellen voor de concessie Veluwe, die, inclusief stad Apeldoorn per 12.12.2004 van start ging, verwachtte men dat door deze – en vooral toekomstige ! – uitbreiding van materieel het driecijferig nummerschema niet meer toereikend zou zijn, zodat men opschakelde naar een viercijferig systeem. In dienst gesteld werden:

3801-3828	Volvo 7700	32 59	Stadsdienst Apeldoorn (paars)
5001-5049	VDL Berkhof SB200	41 39	Streek (blauw/wit) type Ambassador
5401-5465	MB 0530	37 43	Streek (blauw/wit) type Citaro

Daar niet al dit materieel op tijd geleverd kon worden werden van Connexxion bussen bijgehuurd die de nummers 5501-5515 kregen (Connexxion 4178, 4290-4296, 4298, 4567, 4568,4570,4572,45774,4707) waarvan de meeste inmiddels zijn teruggekeerd. Voor scholierenvervoer worden eveneens bussen gehuurd, die uit het ondoorgrondelijke Connexxion toerwagenpark komen (nummers 870-881).

ZWOLLE Connexxion

Sinds 4 september rijden de stadslijnen 1-5 en 7-9 volgens de Maxx formule, bekend uit Almere. Op maandag t/m zaterdag, koopavonden en koopzondagen rijdt er elke 15 minuten een bus. Servicebus 10 rijdt op maandag t/m vrijdag elke 45 minuten, vanaf genoemde datum ook in Zwolle Zuid. Ingezet worden 24 Berkhof lagevloerbussen van de nieuwste levering.

BUITENLANDS STADSVVERVOER

Uw gewaardeerde bijdrage is onmisbaar bij de samenstelling van deze rubriek. Deze bijdrage kan bestaan uit het toezenden van krantenknipsels (graag met datum!), internet- en andere berichten en waarnemingen ter plaatse. Al deze bijdragen worden

gelezen en beoordeeld op hun nieuwsaarde en toegevoegd aan de berichtgeving. De inzender vindt zijn inspanning nagenoeg altijd terug in de kolommen van deze rubriek. Helaas kan niet alles 1:1 worden overgenomen. U weet: niet elk verplaatst haltepaaltje, gewijzigde dienstregeling of materieelmutatie haalt deze bladzijden. Een enthousiaste lezer zond onze deze maand een verslag van tien bladzijden over het al lang opgeheven trammetje in de Spaanse Sierra Nevada en wat daar nog van terug valt te vinden. In één van de komende nummers gaat u daar iets over lezen, samengevat in enkele regels. Gezien de beschikbare ruimte kan dit helaas niet anders.

Wij schreven het al eens eerder: er is heel veel buitenland en er is heel veel buitenlands stadsvervoer. U leest steeds een afgewogen selectie. Ook in dit nummer weer een aantal bijdragen van lezers, waarvoor heel veel dank. Blijft u vooral inzenden. De selectie – dus deze rubriek – wint daardoor aan informatie.

Natuurlijk leest u ook andere bladen. Mist u een bericht? Laat het ons weten, of... blader één of twee nummers terug. Deze maand in verband met een wat langere vakantie van uw redacteur een wat kortere rubriek. De rest houdt u tegoed.

BELGIË.

De Lijn. Men blijft records boeken. In 2004 werden ruim 413 miljoen passagiers vervoerd tegen 362 miljoen in 2003.

Antwerpen. In augustus 2005 werden de werken op de Leien hervat. Het sporencomplex ter hoogte van de Nationale Bank lag er nog steeds zo bij als in het voorjaar. Dit alles in afwachting van de werken voor het autoverkeer. De tram/busbaan is inmiddels gereed tot aan het toekomstige eindpunt Bolivarplaats. Als dit in het najaar in dienst komt wordt lijn 8 vanaf de Lambertmontplaats verlengd tot de Bolivarplaats. Begin 2006 wisselen lijn 12 en 24 gedeeltelijk van routen en krijgt ook lijn 12 een eindpunt op de Bolivarplaats. Er komt dan ook een nieuwe lijn 5.

Vanaf begin 2006:

lijn 5: Wlm Saerensplein – Sportpaleis – CS (tunnel) – Groenplaats – Linkeroever,

lijn 12: Sportpaleis – CS – Leien – Bolivarplaats,

lijn 24: Silsburg – CS – Leien – Zuidstation – Schoonselhof.

Enkele PCC's kregen nieuwe richtingfilms waarop al de verschillende nieuwe bestemmingen staan vermeld of ruimte voor is.

In de periode juli – augustus 2005 werden 4 Hermelijnen (7225, 7229, 7236, 7246) uitgeleend aan de Kusttram. Zie bericht Oostende.

De spoorwerken in Mortsel kwamen gereed maar de verlengingen naar Boechout en Kontich zullen nog jaren op zich laten wachten. Inmiddels heeft de Vlaamse regering groen licht gegeven voor het Masterplan Antwerpen. Hierin worden een aantal fasen benoemd. De verlenging naar Wijnegem (Shopping Center) start in 2007 en moet in 2008 in dienst zijn. De verlenging naar Schilde staat voor 2009 te boek. De tweede helft van de Leien met een tram/busbaan in noordelijke richting moet in 2011 klaar zijn. De verlenging Mortsel – Boechout Capenberg komt in 2008 in dienst als in 2006 met de werken wordt begonnen. Over de tak naar Kontich wordt gezwegen. Bij de verbreding van het Albertkanaal komt er een aparte trambrug voor een nieuwe tramlijn richting Ekeren. In een latere fase (na 2011) komen er tramverbindingen naar Nieuw-Zuid, Linkeroever Noord, Borsbeek en Wommelgem. Daarbij niets over een verlenging van Hoboken Schoonselhof naar Hemiksem. Deze gemeente is niet zo gecharmeerd van het plan waarbij de tram bij de gemeentegrens eindigt en ziet de tramlijn liever doorgetrokken tot in het centrum. Gezien de huidige frequente busdienst geen onlogisch verlangen.

Brussel. Met het begin van het nieuwe schooljaar geldt vanaf 5.9.2005 de winterdienstregeling. Op een zestal buslijnen werden de frequenties verhoogd, terwijl deze op enkele andere lijnen, waaronder de tramlijnen 39 en 44, iets werden verlaagd. Op 18.9.2005 werd in Brussel een autoloze zondag gehouden en was autorijden verboden. Het openbaar vervoer was deze dag gratis. Op het Poelaertplein (bij Louiza) stond de nieuwe T3000 (motorrijtuig 3001) tentoongesteld.

Dit vijfdelige tweerichting motorrijtuig werd vier dagen eerder, op 14.9.2005, officieel aan de pers en genodigden gepresenteerd in het trammuseum Woluwe. De 100% lagevloertram heeft een lengte van 32 meter en heeft 50 zit-, 128 staan- en 2 rolstoelplaatsen. In totaal zijn 27 vijfdelige trams (3001-3027) besteld en 19 zevendelige trams (4001-4019). Deze laatste krijgen een lengte van 43,4 meter en bieden plaats aan 74 (zitplaatsen) + 176 (staanplaatsen) + 2 (rolstoelplaatsen) passagiers. Tijdens de presentatie werd bekend gemaakt dat nog eens 22 vijfdelige trams (3028-3049) zijn nabesteld. De voertuigen van het type Flexity Outlook zijn voorzien van Bombardier MITRAX tractie en hebben als enige lagevloertrams draaistellen met doorgaande assen. Uitwendig en inwendig design zijn verzorgd door Axel Enthoven, ook betrokken bij de nieuwe trams van Rotterdam, die teruggreep op stijlvormen van de Art Nouveau. De trams worden gebouwd bij Bombardier Brugge. Als besloten wordt tot de aanleg van een lijn 10 op de route Simonis – AZ – VUB zijn nog meer trams nodig.

Een lezer schrijft ons dat de renovatie van de zesassers 7701-7827 bijna is voltooid. De 7724 is groen geschilderd met reclame voor het trammuseum. Daar kan aan worden toegevoegd dat de achtassers serie 7901-7961 een kleinere opknabbeurt krijgen om zo nog tien jaar mee te kunnen.

Charleroi. Ons laatste bericht dateert van april 2004 (HOV/RN 545) met daarbij een overzicht van het lijnennet (lijnen 54, 55, 88 en 89). Ten behoeve van het scholierenvervoer worden er op schooldagen enkele ritten gereden tussen Pétria en Gilly als lijn 84 doorstreep.

Een lezer meldt ons dat er niet veel meer valt te melden dan dat de trammetjes vier keer per uur vlotjes hun premetrodienst afwerken. De vier eindpunten worden elk door twee lijnen bediend, zodanig dat het hele net in één ronde wordt bereden. Dat gaat dan zo: lijn 54 van Gare Sud naar Gilly, van Gilly naar Parc als lijn 55, van Parc naar Anderlues als lijn 88 en tot slot van Anderlues naar Gare Sud als lijn 89 en omgekeerd. Met de lange wachttijd in Anderlues inbegrepen duurt dat 2.10 uur. De 17 kilometer naar Anderlues wordt in een goed half uur afgelegd. De laatste 4½ kilometer naar Anderlues is het laatste stukje authentieke buurttram van Henegouwen. Eerst in de berm van de N22, dan door wat achteraf straatjes naar de remise van Anderlues, waar de opgebroken aftakking van lijn 91 nog te zien is, en ten slotte door de Stationsstraat (het NMBS station is woonhuis geworden en de spoorbaan is opgebroken) naar het eindpunt, weer aan de N22. De sfeer is daar gemoedelijk. Het gehele premetro systeem (met vanaf Gilly de in ruwbouw aanwezige verlenging) maakt een wat stoffige en verouderde indruk maar functioneert goed. Wel vraagt onze lezer zich af voor wie. De bezetting overdag is minimaal en in de spits loopt het ook al niet storm. Het ziet er niet naar uit dat het net zal worden afgebouwd. En dan zijn we weer terug bij wat we al jaren schrijven over Charleroi.

Gent. De (te) krappe eindpuntlus Moscou werd vervangen door een dubbelsporig kopeindpunt. Met de aflevering van nieuw materieel werden in juli 2005 de niet gemoderniseerde PCC's 6237, 6238 en 6243 terzijde gezet en ontdaan van onderdelen. Net als in Antwerpen zijn bij de eerste serie Hermelijnen scheurtjes ontdekt in de wagenbak. Vanaf het najaar 2005 gaan de trams terug naar de fabrikant voor herstel en het verstevigen van de dakconstructie. Op 1.9.2005 kwam trolleybuslijn 3 weer in dienst. Eind 2006 verdwijnen de trolleys weer in verband met werkzaamheden op de Dendermondsesteenweg.

Oostende. Kusttram. In de periode van 9.7.2005 t/m 21.8.2005 reden vier lagevloertrams uit Antwerpen op de route Oostende – Westende Bad. Al medio juni 2005 werden de trams vanuit Antwerpen overgebracht voor aanpassingen en instructie. Administratief werden ze voorzien van de nummers 6050-6053. Het betrof de 7225 (6053), 7229 (6050), 7236 (6052) en 7246 (6051). Ook dit jaar werd in de zomermaanden op het gehele traject Knokke – De Panne een tienminutendienst uitgevoerd. Vergeleken met vorig jaar werden deze zomer 15% meer reizigers vervoerd.

DUITSLAND oost.

Berlijn. In september 2005 werd begonnen met de aanleg van een vrije trambaan in de Karl Liebrecht Strasse. Het nieuwe traject komt volgend jaar op 4.12.2006 in dienst waarbij lijn M2 dan een kopeindpunt krijgt in de Dircksenstrasse. (Verlaat dan het eindpunt Hackeschen Markt). Eerder dat jaar, en wel op 28.5.2006 komt de verlenging Eberswalder Strasse – S-Bahnstation Nordbahnhof (lijn M10) in dienst. Hiervoor worden momenteel o.a. sporen gelegd in de Bernauerstrasse waar tot 1.6.1964 lijn 2 reed. Begin augustus 2005 werd de remise Schöneweide (tijdelijk) gesloten. De vraag is of deze remise of de remise Köpenick zal worden ingericht voor lagevloertrams, waarna de andere zal worden gesloten.

Na het moderniseren van 28 tweewagen metrotreinstellen type A3 bij MGB werd deze activiteit beëindigd. Van oorsprong was het de bedoeling dat 32 stellen zouden worden opgeknapt. Mogelijk wordt het A3.66 treinstel 924/925 nog omgebouwd tot smalprofiel partytrein, maar daar is sponsorgeld voor nodig. De gemoderniseerde stellen moeten nog 16 jaar mee. Tot 2007 worden 50 tweewagen treinstellen van het type Gl/1 gerenoveerd en krijgen dan de typeaanduiding GL/1 E. Veel onderdelen uit de DDR tijd zijn niet meer verkrijgbaar. De stellen krijgen een nieuwe elektrische installatie van Kiepe met schakelkasten uit de afgevoerde stellen type DL, de draaistellen krijgen nieuwe wielen, het interieur wordt opgeknapt en twee stellen moeten door de wijze van inbouw van de apparatuur gekoppeld worden tot vierwagengstellen zonder dat er een doorloop komt voor de passagiers. Ze zijn alleen in de werkplaats ontkoppelbaar. Deze op deze wijze gevormde vierwagengstellen krijgen de nummers 1070-1095. Wij zullen u niet vermoeien met een overvloed aan nummers maar het eerste treinstel, de 1070, bestaat uit de rijtuigen 296 + 297 + 305 + 304 en kwam eind september 2005 in dienst. De inzet wordt door deze operatie met 15 jaar verlengd. In februari 2005 komt de korte metro pendellijn U55 gereed. In mei 2005 begint de exploitatie met tweewagen treinstellen.

Brandenburg. Er hangen donkere wolken boven het trambedrijf. De gemeentelijke subsidie wordt fors verminderd. De komende jaren wordt gesneden in het personeelsbestand en de dienstverlening. Zo denkt men over het opheffen van lijn 2 en het verlagen van de frequenties op de lijnen 1 en 6 tot een nagenoeg onaanvaardbaar niveau. Technisch gezien kan het trambedrijf nog ongeveer tot 2020 mee. Dan zijn materieel en infrastructuur opgereden.

Dresden. Op 16.9.2005 werden er voor het laatst Tatra "Grosszügen" ingezet (2 motorwagens + aanhangwagen). In juli en augustus 2005 gingen de Tatra motorrijtuigen 244.029, 244.037, 244.045 en 244.046 naar Szeged.

Gotha. Men is op zoek naar nieuw trammaterieel en ter vervanging van de 10 ex-Mannheim trams wil men uit Erfurt 6 Tatra's overnemen.

Frankfurt Oder. Veel protesten naar aanleiding van het opheffen van lijn 6 (HOV/RN 560). Deze zorgden voor enig uitstel. Op 11.7.2005 werd lijn 6 weer ingesteld op maandag t/m vrijdag tussen 7 en 10 uur 's-morgens. Op 8.8.2005 was dat echter weer voorbij, werden de dienstregelingen van de lijnen 3 en 5 beter op elkaar afgestemd en rijdt lijn 3 in plaats van naar het Stadion nu naar het door lijn 6 verlaten eindpunt Europa Universität. In de spits rijdt lijn 3 ook nog naar Markendorf waar naar toe met lijn 4 een 10-minuten dienst wordt geboden. Door de genomen maatregelen kan met minder materieel worden volstaan. Een aantal KT4DM motorrijtuigen werd plukwageng en gesloopt.

Halberstadt. Bij de Fahrzeug-Bau Leipzig (FBL), een dochteronderneming van de Leipziger Verkehrsbetriebe, werden op 2.9.2005 vijf Leoliners besteld. De nieuwe trams worden in de tweede helft van 2006 geleverd. Zoals eerder bericht werd begonnen met de werkzaamheden in de Friedrich Ebert Strasse. Tot eind van dit jaar is het tramverkeer onderbroken. Sinds 15.8.2005 eindigt lijn 2, komende vanaf de Sargstedter Weg, bij het tijdelijke eindpunt Landratsamt waar wordt gekeerd via een oplegwissel. Na een wat onzekere periode lijkt het trambedrijf (3 lijnen, 17 km.) gered.

Potsdam. Aansluitend op het bericht in HOV/RN 560: de gasttram uit Magdeburg was motorrijtuig 1356. Tijdens een eerste proefrit liep de tram vast op een halteperron maar er kon probleemloos getest worden op het traject Hauptbahnhof – Rehbrücke.

Schöneiche. Alhoewel de laatste jaren behoorlijk is geïnvesteerd in het trambedrijf wordt nu door de bezuinigende Landkreis Märkisch Oderland aangedrongen op een vergelijking met autobusexploitatie. De gemeente Rüdersdorf en de Schöneicher-Rüdersdorfer Strassenbahn wijzen het idee resoluut af.

De B-bak van het bij een ontsparing beschadigde motorrijtuig 45 (ex Heidelberg 229) (Zie HOV/RN 558) werd gesloopt. De resterende A-bak blijft bewaard. Ter vervanging wordt nu ex-Heidelberg 220 opgeknapt die als nummer 46 in dienst komt.

Zwickau. Het nieuwe tramtraject Stadthalle – Neuplanitz (4,3 km.) komt op 11.12.2005 in dienst.

DUITSLAND WEST.

Augsburg. Met Siemens werd overeenstemming bereikt over de sanering van de 41 Combino's. Als eerste ging motorrijtuig 828 terug naar de fabriek. Eind 2007 moeten alle Combino's behandeld zijn.

Düsseldorf. Het NF10 motorrijtuig 2016 werd aangepast om te testen hoe het NF8/NF10 materieel (in feite Combino's) definitief moet worden gesaneerd. Nu men weer wat op betere voet staat met Siemens staat niets de levering van de vijfdelige NFU-trams in de weg. De eerste wordt begin 2006 geleverd. Er zijn er 15 besteld met een optie op nog eens 61 trams. Deze lagevloertram is ontworpen voor tunneltrajecten, zoals de in 2013 te openen Wehrhahnlijn, maar kan op het gehele net worden ingezet. Technisch en uiterlijk lijken ze sterk op het NF8/NF10 materieel. De ongeveer 30 meter lange tweerichtingstrams met een breedte van 2.40 meter kunnen 170 passagiers vervoeren en krijgen aan één zijde een bestuurderscabine. In dubbeltractie moeten ze kont-aan-kont worden gekoppeld. Als de eerste NFU tram in mei 2006 in dienst komt gaat het eerste GT8S rijtuig aan de kant. Werkmotorwagen 5278 wordt in de werkplaats weer teruggebracht tot motorwagen 378 in crème kleur. Deze Düwag uit 1950 gaat naar het Deutsche Museum in München waar het in 2006 op een kort traject in dienst komt.

Hamburg-DB. S-Bahn Hamburg. Al eerder schreven wij in deze rubriek over het tweesyteem materieel voor de te verlengen S-Bahn naar Stade. De nieuwe treinstellen van Alstom/Bombardier krijgen de nummers 474.104 – 474.112 (4104-4112) en de 33 verbouwde treinstellen (type 474.3) krijgen de aansluitende nummers 474.113 – 474.145 (4113-4145). Bij deze verbouwing wordt de 15000V 16 2/3Hz installatie in het tussenrijtuig geplaatst inclusief de dakstroomafnemer.

Heidelberg. De DT tramstellen 292 en 296 (samengesteld uit de gelede zesassers 231+238 en 235+237) werden terzijde gesteld en overgebracht naar de OEG-remise in Edingen. Hier staan ook de motorrijtuigen 203 en 204.

Karlsruhe. Lijn S4. De verlenging Heilbronn Pfühlpark – Öhringen Cappel (28 km.), deels via de DB spoorlijn, wordt op 10.12.2005 geopend.

Tramnet Heilbronn. De gemeenteraad van Heilbronn ging akkoord met de aanleg van een tramlijn (5,4 km.) naar Neckarsulm. Deze lijn takt bij Heilbronn Harmonie af van lijn S4, loopt door het noordelijke stadsdeel en gaat kort voor Neckarsulm over op DB sporen en krijgt dan een eindpunt in het DB-station Neckarsulm. Als de financiering rond komt (een slordige € 54 miljoen) kan de tram hier in 2010 rijden. Een verlenging naar Bad Friedrichshall/Jagstfeld met takken naar Sinsheim en Mosbach is dan vrij eenvoudig te realiseren.

Sinds kort rijden er op zon- en feestdagen weer Bistro-trams en wel twee slagen op lijn S41. Vertrek Karlsruhe 9.09 en 14.07 uur; vertrek Freudenstadt 10.55 en 16.23 uur (alle sneldiensten).

Kassel. Op 12.8.2005 werd begonnen met de ondertunneling van het Hauptbahnhof. Ten behoeve van de RegioTram worden hier twee kopsporen lager gelegen en onder het hoofdgebouw gevoerd om aan te sluiten op een al bestaande helling in de Kurfürstenstrasse naar de Scheideplatz. De klus moet eind 2006 geklaard zijn zodat eind 2006/begin 2007 de RegioTrams door kunnen rijden tot in het centrum van de stad. De nieuwe tramtunnel onder het Hauptbahnhof krijgt een lengte van 170 meter.

De werkzaamheden aan de Lossetalbahn naderen hun voltooiing. Op 24.8.2005 werd een eerste proefrit gereden tot de Orthopädische Klinik in Hessisch Lichtenau. Als de gehele lijn in december 2005 in dienst komt gaan er via het oude spoortraject tussen Niederkaufungen en Oberkaufungen sneldiensten rijden. De tramlijn zelf volgt hier een nieuw aangelegd en langer traject via het centrum. De spoorlijn werd hiervoor opgeknapt maar niet geëlektrificeerd. De sneltrams worden dan ook gereden met de dieselhybride trams die eind van dit jaar geleverd worden en op dit moment bij de DB in Minden worden getest. Door de kortere route zijn deze tramdiensten 8-10 minuten sneller.

Keulen. Een prestatie van formaat werd geleverd tijdens de Katholieke Wereldjongerendagen van 16 t/m 21 augustus 2005. Niet alleen door het Keulse vervoerbedrijf maar ook door de DB en de bedrijven in Bonn en Düsseldorf waar ook activiteiten plaats vonden. Alles wat wielen had werd 24 uur per dag ingezet. Hoogtepunt was het bezoek van de Paus en de missen op 20 en 21.8.2005 op het Marienfeld, een voormalig bovengronds mijngebied in Kerpen-Türnich, 20 kilometer ten westen van Keulen. Omdat hier geen tramverbinding bestaat lag het vervoer voornamelijk bij de DB en werden 550 (ook gehuurde) bussen ingezet. Voor het vervoer van elders werden alleen al door Connex nog eens 600 bussen ingezet. Voor een probleemloze aan- en afvoer was een gedeelte van de autosnelweg A1 afgezet. Alleen de KVB vervoerde in deze zes dagen en nachten meer dan 7 miljoen passagiers. De DB liet vanuit het hele land extra treinen rijden en zette deze dagen rond Keulen ± 1250 extra treinen in. Hiervoor werden van de ÖBB een aantal locomotieven van de serie 1116 geleend.

Mannheim-OEG. Oberrheinische Eisenbahn Gesellschaft. Motorrijtuig 89 werd na de in HOV/RN 560 gemelde aanrijding gesloopt.

Saarbrücken. Groot onderhoud en revisiebeurten vinden nog steeds plaats bij de KVB in Keulen.

Stuttgart. Zoals reeds gemeld in HOV/RN 559 (juli 2005) werd op 16.7.2005 de verlenging van lijn U2 feestelijk geopend. Twee naast elkaar rijdende Stadtbahnmotorrijtuigen openden de 1,75 kilometer lange verlenging Hauptfriedhof – Neugereut met de 1090 meter lange Steinhaldenfeld tunnel onder het Hauptfriedhof door. Lijn U2 (Hölderlinplatz – Neugereut) heeft hiermee een lengte van 11,3 kilometer. Het Stadtbahnnet heeft nu een totale lengte van 114 kilometer.

SPOORWEGEN BUITENLAND

BELGIË

De NMBS-groep heeft een investeringsplan 2005-2007 ingediend bij de Minister van Overheidsbedrijven. Volgens dit plan zullen de bedrijven van de NMBS-Groep in 3 jaar tijd € 4789 miljoen investeren. De investeringen stellen de NMBS-Groep in staat een betere dienstverlening aan te bieden en een antwoord te geven op de stijgende capaciteitsbehoefte. Het grootste deel hiervan van het budget zal worden geïnvesteerd door Infrabel, de beheerder van het Belgische spoorwegennet. Infrabel investeert dit bedrag in verschillende projecten en legt vooral de nadruk op de modernisering en uitbreiding van de binnenlandse spoorweginfrastructuur. Andere belangrijke posten zijn het GEN-project (=Gewestelijk ExpresNet in en rond Brussel), de verdere afwerking van het HST-net, veiligheid én een beter onthaal van de reizigers.

De belangrijkste projecten zijn de Diabolo (€ 114 mio), de Liefkenshoekspoortunnel (€146 mio), de lijn Brussel-Luxemburg (€73 mio), andere investeringen in de Antwerpse haven (€65,1 mio) én het GSM-R (€86 miljoen).

Een ander belangrijk uitbreidingsproject is de verdere uitbouw van het Gewestelijk ExpresNet in en rond Brussel. Hieraan wordt de komende jaren € 487 miljoen of 15% van de globale enveloppe besteed. De voornaamste projecten binnen het GEN zijn de bouw van de Josaphat-tunnel (€ 129 mio) te Brussel, de lijn Brussel-Ottignies (€ 133 mio), de lijn Brussel-Nijvel (€ 101 mio) en de lijn Brussel-Denderleeuw (€99 mio).

Verder gaat een belangrijk deel van de investeringen van Infrabel naar de uitbouw van het HST-net (28%), namelijk € 917 miljoen. Voor de afwerking van de noordelijke hogesnelheidslijn Brussel-Antwerpen-Nederlandse grens (inclusief Antwerpen-Centraal) voorziet Infrabel € 453 miljoen. De hsl tussen Luik en de Duitse grens vergt een investering van € 363 miljoen.

De NMBS-Holding investeert € 121 miljoen in de modernisering van een aantal grote stations.

Meer dan een derde van het totale investeringsbudget (€ 344 mio) gaat naar de NMBS ten behoeve van het rollend materieel voor het binnenlands reizigersverkeer. Hiermee speelt het bedrijf in op het steeds verder stijgende aantal reizigers. Zo wordt de optie voor de nieuwe bestelling van 90 dubbeldeksrijtuigen (M6) gelicht. Ook worden 80 drieledige elektrische motorstellen aangekocht, vooral met het oog op de verhoging van het aanbod in het kader van het GEN. De NMBS investeert eveneens in de renovatie van reizigersmaterieel, zoals elektrische motorstellen voor de City-Rail-diensten, en later het GEN.

Ook de financiering van de drie al eerder bestelde hogesnelheidsstellen (250 km/u) die op de verbinding Brussel-Amsterdam moeten rijden, zit mee in het investeringsplan. Daarnaast worden renovaties gepland aan het bestaande hst-park en wordt de boordseinuitrusting aangepast. De totale investering voor de hst bedraagt € 79 miljoen.

De investeringen in de installatie van de veiligheidssystemen GSM-R en ETCS (uitrusting van het materieel) vertegenwoordigen eveneens een budget van € 60 miljoen.

Ook in tractiematerieel wordt geïnvesteerd (€ 71 mio). Dit betreft onder meer de aankoop van 60 elektrische locomotieven en 35 diesellocomotieven.

€ 61 miljoen wordt gependend aan de aankoop van nieuwe goederenwagens en de modernisering van een deel van het wagenpark.

De NMBS investeert ten slotte € 168 miljoen in de modernisering en uitrusting (trainwash, schoonmaakplatform) van de onderhoudswerkplaatsen voor het rollend materieel. Hierin zit onder meer € 37 miljoen voor de start van de bouw van twee nieuwe werkplaatsen, ter vervanging van die in Merelbeke en Kinkempois.

Op 11 december 2005 begint de nieuwe dienstregeling van de NMBS. Grote aanpassingen zijn er deze keer niet. De belangrijkste verbetering zijn de treinen die tussen de Nationale Luchthaven en Leuven gaan rijden. De treinen tussen Genk en Brussel - Noord worden iets sneller. Voor de rest zijn er nog wat kleinere aanpassingen. In het internationaal verkeer verdwijnt de nachttrein "Jan Kiepura" Brussel - Warschau (- Moskou), zie ook blz. 158. De NMBS vroeg een dusdanig hoge vergoeding voor het inleggen van deze trein dat de buitenlandse partners de trein in Keulen laten eindigen.

ARGENTINIË

Jaren geleden werd praktisch het gehele spoorwegverkeer gestopt. De drie fraaie naast elkaar liggende bergstations in Buenos Aires werden spookgebouwen. Nu komt alles weer op gang. Het land is zoals bekend inmiddels sterk verarmd. De komende vijf jaar worden uit Spanje grote aantallen 2^e-handsjes van RENFE en FEVE aangekocht: 96 treinstellen en 536 locomotieven en wagons voor het voorstadsverkeer van de hoofdstad en enkele hoofdlijnen. Ook gaat er het een en ander uit Portugal komen. Zo zijn er al 17 smalspoor-dieselrijtuigen uit Oporto overgekomen.

DUITSLAND

Splitsing infrastructuur en exploitatie

Finke discussies zijn losgebarsten over een mogelijke splitsing van DB in een infrabeheerder (zoals ProRail) en een exploitant. DB is mordicus tegen, en laat geen argument onbenut om de onzinnigheid van een splitsing aan te tonen. De onlangs weggestemde regering van SPD en Bündnis 90/die Grünen twijfelde zelf ook. De CDU/CSU-"Union" van Angela Merkel is voorstander van een splitsingsmodel, waarbij DB Infrastruktur aan de staat zou worden "teruggegeven". Het onderhoud zou dan in een contract tussen de Staat en DB Netz worden geregeld. Dit biedt ook mogelijkheden om (het restant van) DB naar de beurs te brengen. Voor de DB is het dus alle hens aan dek.

De diverse schandaaltjes rondom DB Netz zouden echter wel eens in het nadeel kunnen werken, zeker nu een regering van SPD en CDU/CSU meer dan waarschijnlijk is. DB Netz wordt namelijk nogal eens verweten de infrastructuur van lijnen waarop DB zelf rijdt op een kwalitatief hoger peil te onderhouden dan de (regionale) lijnen die niet door DB worden geëxploiteerd. Het gebrek aan haast dat DB Netz in een aantal gevallen tentoon spreidt, leidt er onder meer toe dat bij de deelstaten nog zo'n € 300 miljoen op de plank ligt voor aanpassingen aan regionale spoorlijnen waar DB -ondanks toezeggingen- nog niet mee begonnen is. Daarnaast zorgt de berekeningswijze van de "Trassenpreis" regelmatig voor ophef en processen. Belangrijkste reden

is het steeds weer inbrengen van kortingen voor grootgebruikers, waarbij alleen DB en haar dochters onder de definitie van grootgebruikers vallen.

De regionale vervoerders pleiten voor meer toezicht op de objectiviteit van DB; hierin is voorzien door de per 1 januari aanstaande actief wordende Bundesnetzagentur. Deze organisatie moet onder meer toezicht houden op handelwijze van DB Netz en DB Infrastruktur, onder meer bij het toekennen van treinpaden. Het aantal vragen dat voorligt is nu al dermate groot dan men zeker vijf jaar nodig denkt te hebben om in alle vragen een (bindende) uitspraak te doen.

Overname RAG

Het spoorwegbedrijf van Ruhrkohle AG in Duisburg is één van de grootste private spoorwegbedrijven van Duitsland. Het bedrijf bezit 110 diesellocomotieven en 2.300 goederenwagens, die deels op het eigen net worden ingezet. Het vervoervolume bedraagt 48 miljoen tonkilometer, bijna 2 maal zoveel als Railion Nederland. Zoals te verwachten ligt het accent op het vervoer van kolen. RAG heeft al enige tijd het voornemen om het spoorbedrijf te verkopen, aangezien het niet tot de kernactiviteiten hoort.

Gezien de omvang van het bedrijf waren er veel gegadigden voor de overname, waarvan Railion Deutschland het beste bod deed. Het "Netzwerk Privatbahnen", de belangenorganisatie van private spoor-aanbieders, overwoog een procedure bij het Kartellamt (de Duitse mededingingsautoriteit) aan te spannen omdat Railion een nog overheersender marktpositie zou krijgen. Het Kartellamt zag deze bezwaren ook, maar gaf op 3 oktober toch het groene licht. Belangrijkste reden hiervoor waren de toezeggingen van Railion om 200 kolenwagens aan een private verhuurder te verkopen en om de huurcontracten van 1.100 overige wagens niet te verlengen. Hierdoor kunnen ook andere vervoerders over deze wagens beschikken, hetgeen de marktpositie van Railion minder dominant maakt.

Reizigersaantallen

Het Statistisches Bundesamt, het Duitse CBS, maakte bekend dat het aantal OV-reizigers wederom is toegenomen. In het eerste halfjaar van 2005 pakten 0,4% meer reizigers bus, tram, metro of trein; samen legden zij 1% meer kilometers af. In het regionale spoorvervoer bedroeg de stijging van het aantal reizigers zelfs 1,6%; de vervoerprestatie nam met 2,0% toe. Het langeafstandsvervoer telde slechts 0,1% meer reizigers, maar nam de vervoerprestatie met 3,1% sterk toe.

Berlin Hauptbahnhof

Het nieuwe Hauptbahnhof van Berlijn neemt langzamerhand vorm aan. Nadat eind juli en medio augustus de beide als steun voor het dak dienende brugconstructies onder veel belangstelling waren omgeklapt worden nu de dakdelen geleidelijk op hun plaats geschoven. Het dak wordt op een montageplatform voorgebouwd en vervolgens over rails ingeschoven. Het eerste dakdeel werd eind augustus geplaatst, het tweede kwam in het weekend van 8/9 oktober op z'n nieuwe plek te liggen. In november volgt het laatste deel. Het plaatsen van de dakdelen vereist een volledige stillegging van het spoorverkeer op de "Stadtbahn", wat tot inkorten van IC(E)- en regionale treinen tot Berlin-Zoo resp. Berlin Ostbahnhof leidt. Doorgaande treinen worden omgeleid. De S-Bahn-lijnen worden geknipt en keren op de stations Charlottenburg en Friedrichstraße.

Dienstregeling 2006

De vereniging "ProBahn", zeg maar het Duitse ROVER, heeft de voorlopige dienstregelingen voor Sachsen-Anhalt, Thüringen, Nordhessen en Bremen/Niedersachsen gepubliceerd op de website www.fahrplanentwurf.de. De site biedt reizigers ook de gelegenheid om te reageren op de ontwerpen, zodat tijdige veranderingen mogelijk zijn. Tevens stelt ProBahn de vraag waarom het in Zwitserland wel mogelijk is om de ontwerpdienstregeling vroegtijdig en gedetailleerd te publiceren en in Duitsland niet. Als Nederlanders zouden we daar de vraag aan toe kunnen voegen waarom ProRail er kennelijk niet eens aan denkt om zoiets te doen....

Materieelnieuws:

101: De 101-101-4 rijdt in een blauwe uitmontering met gele sterren rond onder het motto "Bahnazubis gegen Hass und Gewalt" (ofwel spoorstagiaires tegen haat en geweld). De loc werd op 1 september jl. in Leipzig onthuld.

110: De laatste 2 locs van depot Kiel, de 505 en 507) verhuisden naar Dortmund.

155: De locs 114, 214 en 223 werden terzijde gesteld.

Voor de serie **181** nadert langzaam het einde. De omloop per 3 oktober 2005 voorziet het schrappen van de goederentreinen tussen Apach en Ehrang. Men voorziet de terzijdestelling van enkele exemplaren.

ICE-1: Op 2 september jl. werd de 400 miljoenste treinkilometer met een ICE-1 gereden. De 59 treinstellen hebben gemiddeld elk 170 maal rond de aarde gereden. Tijd voor een grondige revisie dus. Het eerste gereviseerde stel is op 5 augustus weer op de baan gekomen, onder meer met een nieuw interieur conform de ICE-3. De overige stellingen volgen tot eind 2008. De kosten van de revisie bedragen € 180 miljoen.

ICE-3 / ICE-T: De kwaliteit van de nabestelde 13 ICE-3- en 28 ICE-T-treinstellen (series 403 en 411) laat te wensen over, hetgeen voor DB reden is de treinstellen niet af te nemen van bouwer Siemens. Grootste knelpunten zijn de toiletten, de airco en overmatige wielbandslijtage. Als gevolg van de problemen zou Siemens nog niet begonnen zijn met de inbouw van Frans ATB-apparatuur in bestaande ICE-3-treinstellen, nodig voor de vanaf 2006 geplande inzet naar Frankrijk, hetgeen overigens door Siemens bestreden wordt. De tijd zal hier een oplossing moeten brengen.

Dubbeldekkers: Bij Bombardier zijn opnieuw rijtuitgen besteld, ditmaal 36 stuks. In totaal zijn er al meer dan 1.100 nieuwe rijtuitgen afgeleverd.

Regionaal vervoer

Abellio / CBRail: Leasebedrijf CBRail (een gemeenschappelijke dochter van Babcock&Brown en Bank of Scotland, waar ook Porterbrook deel van uitmaakt) heeft voor € 60 miljoen bij Stadler 17 treinstellen type Flirt gekocht. De order bestaat uit acht tweedelige en negen driedelige stellingen, die in Pankow worden gebouwd. CBRail verhuurt de treinstellen aan Abellio, dat de treinstellen vanaf eind 2007 zal inzetten op het Ruhr-Sieg-Netz. Dit net omvat de lijnen Essen - Siegen, Essen - Hagen, Hagen - Iserlohn en Hagen - Siegen. De drie bestelde LINT 41/H-treinstellen voor de "Nokia-Bahn" Gelsenkirchen - Herne - Bochum worden binnenkort afgeleverd; Abellio neemt de exploitatie van deze treindienst vanaf december 2005 over.

BOB: de Bodensee-Oberschwaben-Bahn neemt in november 3 nieuwe Regioshuttles van Stadler in gebruik. De motorwagens worden ingezet op de treindienst van Friedrichshafen naar Aulendorf en vervangen de NE81-motorwagens VT60 – VT62. In totaal beschikt de BOB straks over 7 Regioshuttles VT63 – VT69.

DME / OME: de vier driedelige Talent-treinstellen van de Dortmund Märkische Eisenbahn (DME) zijn verkocht aan leasebedrijf Angel Trains. De DME gebruikte de treinen tot december 2004 voor de verbinding Dortmund – Hagen – Lüdenscheid. Omdat het nieuwe contract voor deze lijn door de DB werd gewonnen waren de treinstellen werkloos. Angel Trains heeft drie van de vijf jaar oude treinstellen na een grondige opknappbeurt en revisie door de dienst verhuurd aan de Ostmecklenburgische Eisenbahn (OME), een dochter van Connex Deutschland. In ruil hiervoor kwamen drie Desiro's vervroegd terug naar Angel Trains. Over het lot van het vierde DME-treinstel is nog niets beslist; kort voor het einde van het DME-contract raakte het zwaar beschadigd bij een aanrijding met een vrachtwagen.

EuroTHURBO: de "Seehas"-treindienst Engen – Singen – Konstanz – Weinfelden / Romanshorn wordt tijdelijk gebroken in Konstanz. Reden hiervoor is de grote toename van het aantal reizigers op het Duitse traject. Door tussen Konstanz en Engen met vierwagentreinen te rijden wordt voorkomen dat reizigers moeten staan of zelfs op stations achterblijven. In Zwitserland worden dan uitsluitend driewagentreinen ingezet. De doorgaande dienst wordt in december 2006 hersteld, aangezien de gehele Seehas-dienst dan met FLIRT-treinstellen wordt gereden. De FLIRT's van EuroThurbo worden vanaf komend voorjaar afgeleverd en geleidelijk reeds ingezet.

Per 1 oktober heeft het Zwitserse kanton Thurgau haar aandelen in EuroThurbo GmbH verkocht aan de Zwitserse bondsspoorwegen SBB. Het kanton bezat slechts 10% van de aandelen, en wil zich vooral concentreren op het spoorvervoer in de eigen streek. De aandelen van het Zwitserse Thurbo blijven daarom wel bij het kanton. SBB zal de activiteiten samenvoegen met de door SBB GmbH geëxploiteerde Duitse treindienst van de S-Bahn Basel.

Metronom: de aflevering van 8 locs serie 146.2 en dubbeldeksrijtuigen voor de verbinding Uelzen – Hannover – Göttingen is in volle gang. Op 17 september werd het materieel officieel voorgesteld en op 11 december gaat de boel in bedrijf. Voor die tijd worden de nieuwe locs gedoopt op namen van de aan de lijn liggende plaatsen. Een koppeling met de bestaande dienst Hamburg – Uelzen komt er niet vanwege de verschillende benodigde treinlengtes.

Nord-Ostsee-Bahn: de NOB nam de "Nationalparkzug" in gebruik. Een LINT-treinstel werd hiertoe met door kinderen ontworpen motieven opgesierd. De ruwbouw van de nieuwe werkplaats in Husum werd opgeleverd; in december moet de werkplaats – waar ook het materieel voor de Marschbahn wordt onderhouden – in gebruik zijn. Het voor de Marschbahn bedoelde materieel bestaat uit 12 voormalige Noorse diesellocs ME26 en 90 door Bombardier gebouwde enkeledeks-rijtuigen met een gedeeltelijk lage vloer. Hiermee worden treinstammen voor trek-duw-bedrijf gevormd. Het zijn de eerste nieuwgebouwde enkeledeks-rijtuigen sinds zo'n 20 jaar; om de kosten laag te houden zijn zoveel mogelijk componenten overgenomen uit de bekende dubbeldeks-rijtuigen van DB en Metronom. De NOB krijgt ook 4 locs serie 146.2 afgeleverd, de 146-519 – 522. Deze locs worden voorlopig voor de Flensburg Express (FLEX) Hamburg – Padborg gebruikt. Deze treindienst gaat per 11 december weer naar DB Regionalbahn Schleswig-Holstein; onbekend is wat NOB-moedermaatschappij Connex dan met de locs gaat doen.

NordWestBahn: Connex-dochter NordWestBahn heeft de aanbesteding van het Emscher-Münsterland-Netz gewonnen. Vanaf december 2006 exploiteert het de lijnen Borken – Dorsten – Essen Hbf, Dortmund – Castrop-Rauxel – Dorsten en Dorsten – Coesfeld. Er komt nieuw materieel, wat onder meer het einde betekent van de getrokken treinen tussen Borken en Essen. Liefhebbers van de serie 218 dienen zich dus te haasten!

Regentalbahn: de Regentalbahn gaat vanaf 11 december de treindienst Plattling – Bayrisch Eisenstein doortrekken naar het Tsjechische Spicak.

Schleswig Holstein: de "verfriezing" slaat ook in het noorden van Duitsland toe. Acht stations worden van fries- en duitstalige naamborden voorzien. Het betreft de stations Westerland / Sylt (Weesterlöönin / Söl), Morsum (Muasem), Keitum (Kairem), Husum (Hüsem), Bredstedt (Bräist), Langenhorn (e Hoorne), Niebüll (Naibel) en Klanxbüll (Klangsbül). Kosten van het grapje € 40.000,-, en dat voor slechts 10.000 Friestaligen in de streek.

ITALIË

In Milaan is het eerste S-Bahn-systeem van het land gestart op 8 lijnen met een 30 minuten frequentie. Er is een 10,5 kilometer lange stadstunnel aangelegd tussen het zeer drukke Nord Milano-station (particuliere lijnen) en de FS. Verder heeft Milaan een ondergronds net met een zeer groot tramnet met ten dele materieel dat 75 jaar (!) oud is. Milaan is hét economisch centrum van het land, waarbij Rome in de schaduw staat. Op het traject Rome-Napels heeft de speciale unit nr 31 uit de ETR-500 serie 323 km/h bereikt. Unit nr. 54 die zich in Frankrijk bevindt haalde zelfs 335 km/h tussen Lille en Marne-La Vallée.

LUXEMBURG

Op 30 september 2005 reden de Wegmannrijtuigen voor het laatst als rijkstam in de gewone dienst van Luxemburg naar Longwy. Voor museale doeleinden zal een aantal rijtuigen voor het nageslacht worden bewaard. De snijbrander heeft met een aantal in Hollerich voor sloop bestemde locomotieven korte metten gemaakt. Het gaat om de 801, 803, 854, 901, 913 en 3610. Dit lot zal de 3603 eveneens ondergaan, terwijl de 3602 reserve blijft als verwarmingslok. De motorrijtuigen van de serie 2100 worden eind dit jaar verkocht aan de SNCF. De diesellok 1818 onderging een revisie en is aangewezen als museumlok, terwijl de 1808 en 1819 richting sloper gingen. Van oktober tot december 2005 verhuurt de CFL vier locs serie 4000 samen met 10 dubbeldeksrijtuigen aan de BLS in Zwitserland. Locomotief 4006 werd op de zijkanen voorzien van totaalreclame. Het leasecontract van de serie 185, via Angel Trains, zal in januari 2006 worden beëindigd. Het Westwaggon dieseltreinstel 208/218 wordt in het Duitse Neustrelitz gereviseerd als museumdieseltreinstel.

ZUID-AFRIKA

Bombardier Bombala heeft opdracht gekregen om tussen Johannesburg en Pretoria een S-Bahn-systeem aan te leggen met aftakkingen naar de internationale luchthaven van Johannesburg. Dit is één van de eerste grote spoorweginvesteringen in lange tijd. Sinds het einde van de Apartheid is het spoor min of meer een verloren zaak, vergeleken met de vroegere kunstmatige gezondheid (onder andere door het verbod op vrachtauto's). Overigens gaat de S-Bahn op normaalspoor komen in plaats van Kaapspoor.

ZWITSERLAND

De totaalreclame heeft bij de **Aare Seeland mobil** eveneens zijn intrede gedaan. Voor de periode van drie jaar rijden een Be 4/4 motorrijtuig en een stuurstandrijtuig Bt in deze uitvoering rond voor een firma in gehoorapparatuur.

De **Bremgarten Dietikon Wohlen Meisterschwandenbahn** heeft in de omgeving van de halteplaats Reppischhof de sporen vernieuwd, een nieuwe brug geplaatst, vernieuwd stationsmeubilair, een tunnel en een nieuwe overweg, nieuwe beveiliging en gelijkrichter. Hiertoe was er van 22 tot 30 juli geen treinverkeer mogelijk. Tot 2007 wordt ten oosten van Bremgarten aan 600 meter dubbelspoor een nieuwe halte Bibenlos gebouwd. In Wohlen dienen de reizigers bij het overstappen een straat over te steken. Men zoekt naar een oplossing, maar een monumentale goederenloods bemoeilijkt een bevredigend resultaat.

Met een topkok sloot **Elvetino** een strategische arbeidsovereenkomst. Enerzijds vernieuwt hij seizoensgerechten voor de WRC EW IV en WSB DS IC restauratierijtuigen door zijn onderneming RSH Quality Food Compacts (in goed Duits!) en worden in Crissier voorbereid en ter plekke afgeserveerd tegen normale prijzen. Anderzijds zal hij in de herfst in de RAe TEE II 1053 zijn verse topkeuken tijdens publieks- en extra ritten prolongeren.

Alle ex SBB lokomotieven Re 4/4 420 van de **Lötschbergbahn** rijden in hun nieuwe kleurstelling rond. De Bombardier Re 4/4 128 001 stond van eind mei tot half juli in de werkplaats van Spiez voor onderhoud en afdraaien van de wielbanden. Bombardier kan de lok zelf onderhouden wegens gebrek aan vakkennis. Een tweetal treinstellen RABe 525 werden van naam voorzien.

Bij Stadler in Bussnang heeft de **Matterhorn Gotthard Bahn** twee driedelige en drie tweedelige GTW's met panorama gedeelte type SPATZ in bestelling gegeven. Ze zullen gaan rijden tussen Brig en Zermatt. Twee treinstellen dienen vóór de opening van de Lötschberg Basistunnel in 2007 te zijn afgeleverd. De rest volgt in 2008. Tijdens de middagspits van vrijdag tot en met maandag rijden de autotreinen Oberwald – Realp een halfuursdienst.

De **Montreux Oberland Bahn** moest het totale vermogen van de omgebouwde Be 4/4 5003 verhogen door de inbouw van een sterkere aandrijving. De nieuwe stuurstandrijtuigen Bt 243 en ABt 343 wegen zwaarder dan de vroegere rijtuigen.

De concessie voor de uitvoering van het reizigersvervoer bij de **Oensingen Balsthalbahn** is sinds 12 december 2004 in handen van de SBB. De OeBB heeft per 1 juli 2005 een RBe 540 pendelcompositie overgenomen, bestaande motorrijtuig, tussenrijtuig eerste en tweede klas en stuurstandrijtuig met bagageafdeling. Het RM treinstel staat te koop. Een motorrijtuig BDe 4/4 en een stuurstandrijtuig Bt worden ingezet tijdens reiniging van voornoemde pendel.

Voor het in 2004 gelanceerde Crossrail zoekt het **Regionalverkehr Mittelland** in verband met de fusie met de BLS een koper. Het product kent nog steeds een groeiend aanbod en wordt door de branche zeer gewaardeerd. Het past echter niet in de strategie van BLS Cargo ondanks de positieve financiële basis. Tegelijkertijd zullen meerdere activiteiten, zoals het houtsnipperverkeer Bulle – Luterbach en Les Verrieres – Luterbach worden aanbesteed. De dieselmotorwagens van de Hohenzollerische Landesbahn en de Bodensee Oberschwanden Bahn laten hun wielbanden afdraaien in de werkplaats Oberburg. De motorrijtuigen mogen zonder beperking in Zwitserland rijden. Vanwege het ontbreken van de beveiliging dient een tweede machinist te worden gesteld, die tegelijkertijd dient te piloteren.

De verlegde kruising van de **Rhätische Bahn** met de hoofdsporen van de SBB aan de noordzijde van het station Chur is sinds de ombouw geëlektrificeerd. De omschakeling van de bovenleiding 11/15 kV geschiedt automatisch vanuit de nieuwe post T met de instelling van de gewenste rijweg. Een dwergsein geeft vervolgens sein veilig. Aan de zuidzijde van het station Chur wordt bij het berijden van het driesporige gedeelte afhankelijk van het eindstation een letter N of S aan het getoonde seinbeeld toegevoegd. Het kanton Graubünden onderzoekt twee 100 jaar oude projecten voor de ontsluiting van het Münsterdal en een aansluiting naar het Italiaanse Malé. Het gaat om de verbindingen Zernez – Malé en Scuol – Malé. Tijdens de hoofdrevisie van de Ge 4/4 II wordt de oorspronkelijke besturingstechniek door een computergestuurde geleidingstechniek van Siemens Kraus Maffei vervangen. Er zijn inmiddels vijf locs omgebouwd. De RhB zal het komend seizoen als sponsor optreden van de ijshockeyclub Davos. Het logo zal op de clubshirts te zien zijn. Met ingang van half september rijden de treinen weer doorgaand naar Scuol na het inschuiven van het nieuwe Tasnaviadukt, die naast de oude werd gebouwd. Deze werd eind augustus door het slechte weer verwoest.

Op 31 stations van de **Schweizerische Bundesbahn** heeft het Zwitserse telecombedrijf Swisscom met een openbaar lokaal netwerk PWLAN (Public Wireless Local Area Network) uitgerust, waar men met behulp van mobiele computers terecht kan op internet. Dit zijn de stations Aarau, Baden, Basel SBB, Bern, Bellinzona, Biel, Bienne, Brig, Brugg, Chur, Fribourg, Genève (incl. Aéroport), Lausanne, Locarno, Lugano, Luzern, Neuchâtel, Olten, Rapperswil, Schaffhausen, Sion, Solothurn, St. Gallen, Thun, Wil, Winterthur, Zug, Zürich Enge, Hbf, Oerlikon en Stadelhofen. Het stationsgebouw van Biel/Bienne zal vanaf 2007 voor een bedrag van 18 miljoen Zw.Fr. grondig worden vernieuwd, zodat er beter commercieel gebruik van kan worden gemaakt. Aan de westzijde op de eerste verdieping en de parterre komen winkels, in de rest van het gebouw komen kantoren. De kaart-

verkoop zal worden gehuisvest in het historische gedeelte. Tussen Moutier en Chiondez werd in de herfst van 2004 een bewakingssysteem voor neerstortend gesteente geïnstalleerd. De seinen blijven op rood staan, als één van de gespannen draden breekt door het naar beneden vallende gesteente. Van de verkochte stationsaccommodatie in Sisikon wordt, behalve postkantoor en toeristenbureau locatie voor het gemeentehuis. Op de plek van de goederenloods is een dorpsplein gepland. Na de grote stroomstoring van 22 juni, was het een dag later in het westen van Zwitserland opnieuw raak, dit keer veroorzaakt door kortsluiting na blikseminslag. Het wagenladingverkeer bedraagt voor SBB Cargo maar 5% van het totale volume. Op ongeveer 250 stations, met minder dan één wagonlading per dag, zal de bediening per 11 december 2005 worden beëindigd. Er resteren nog 200 stations. Van een 30-tal stations zal de capaciteit worden aangepast. Door het suikerbietenseizoen komen er dan 40 stations bij. SBB Cargo verplaatst het depot van Lausanne naar Lausanne Triage. Drie staaltreinen bestaande uit coilwagens, worden vanuit Duisburg binnen 24 uur naar Desio vervoerd. Het slecht functioneren van de huidige dienstregeling in Noord Italië heeft geleid tot ernstige vertragingen van de EC treinen vanuit Milaan. Met twee gehuurde loks Re 4/4 484 van SBB Cargo zullen de EC treinen het gehele traject worden afgelegd. Het gaat om de EC's van Milaan naar Bern en Geneve. De 484 014 en 484 017 krijgen de Cisalpino kleurstelling, waardoor ze qua kleurstelling één geheel vormen.

Tijdens een spectaculaire actie verving de **Südostbahn** begin oktober tijdens een 35 uren durende stremming in het weekend tussen St. Gallen Hbf en Hagggen de oude stalen Waldackerbrug over de SBB sporen naar Winterthur door een nieuwe hogere stalen brug. Vanwege de krappe ruimte ter plaatse moest de oude brug door de twee grootste wegkranen omhooggehesen worden over de nieuwe brug heen, die tegelijkertijd werd ingeschoven, waarna de oude brug op de bouwplaats van de nieuwe zal worden gesloopt. Het spektakel werd door honderden mensen gadeslagen.

Het middendeel (Zugkraftcontainer genoemd!) van één van de **Thurbo** treinstellen serie RABe 526, de 716, kreeg totaalreclame in verband met 150 jaar Thurtallijn. Deze werd gevolgd door de 728 voor een plaatselijke krant. In de nachttreinen bedraagt de te betalen toeslag 10 Zw.Fr. Aan het loket en automaat 5 Zw.Fr. Dat is goedkoper dan in de treinen van het ZVV. Hier bedraagt de prijs 80 Zw.Fr. zonder geldig kaartje.

In Meiringen heeft de **Zentralbahn** het perron langs spoor 1 over een lengte van 55 meter tot 35 cm instaphoogte verhoogd, zodat hier in de nieuwe SPATZ treinstellen, ABe 130, kan worden ingestapt. De 130 004 werd als eerste treinstel overgebracht naar de noordzijde van de Brünigpas. Ondanks de verkregen toestemming om in dubbeltractie te kunnen rijden, zal dit echter niet gebeuren. De helft van de Brünig IR Meiringen - Interlaken worden voor de helft gereden door de motorwagens De 110 of Deh 120 als er niet genoeg locomotieven HGe 101 voorhanden zijn. Sporadisch twee gekoppelde ABe 130.

Impressies uit Wales

Het regionale en interregionale treinverkeer in Wales wordt momenteel verzorgd door Arriva Trains Wales (ATW) met doorgaande diensten naar Manchester, Birmingham en Penzance. Veel kleine stationnetjes kennen stops op verzoek. Ook het station met de langste naam (afgekort Llanfair PG of Llanfairpwll) is zo'n stationnetje, met perrons net lang genoeg voor een tweewagentreinstel. De stationsnaamborden en andere attributen zijn inmiddels in de huiskleuren van Arriva geschilderd: turkoois en crème.

In het zuiden is een gemengd bedrijf met dieseltreinstellen class 150 (Sprinters) en 158, en de railbussen class 142 en 143 (Pacers). In het midden en noorden zijn het hoofdzakelijk de treinstellen class 158 en 175 (tweetjes en drietjes). Op enkele lijnen rijden ook motorwagens class 153. Een rit op de hoofdlijn Cardiff - Swansea leerde dat zo'n railbus class 142 op topsnelheid (120 km/u) best wel rustig rijdt, hoewel je dat op het eerste gezicht niet zou zeggen. Aan de kleur van de treinen is niet te zien van welk bedrijf ze zijn. Door overnames rijden er treinen in tenminste tien (!) kleurencombinaties rond, al dan niet met de naam Arriva erop. Wel rijden er steeds meer treinen in de eigen ATW-kleuren turkoois met crème.

In Cardiff komt nog wel Wessex Trains met diensten via Bristol naar Zuidwest Engeland. Wanneer nodig huurt men materieel van andere bedrijven. Zo reed er i.v.m. de voetbalwedstrijd Wales-Engeland op 3 september een getrokken trein van Cardiff naar Manchester via Shrewsbury. De trein bestond uit een diesellocc class 47 in de oude BR-kleuren zonder logo, 10 Virginrijtuigen type Mark II met airco en achteraan nog een class 47 van Virgin Trains (in opzending). Het geheel stond te boek als een trein van ATW.

Zuid-Wales is rechtstreeks vanuit London Paddington te bereiken met de HST's van First Great Western (de oudste stellen worden dit jaar overigens 30 jaar oud) en rijden via Bristol en Cardiff tot Swansea.

Noord-Wales is vanuit London Euston te bereiken met Virgin Trains met ofwel de diesel Voyager-stellen ofwel met de elektrische Pendolino's class 390 die vanaf Crewe worden getrokken door een diesellocc class 57 (een geremotoriseerde class 47), waarlijk een bijzondere combinatie. Ze rijden via Chester en Llandudno Junction naar Holyhead (met aansluiting op de boot naar Ierland). De class 57's hebben een opklapbare automatische koppeling en de kleurstelling is aangepast aan die van de Pendolino's. Bijzonder is ook de naamgeving van de class 57's. Ze zijn vernoemd naar de karakters (poppen) en machines uit de TV-serie The Thunderbirds, in de jaren 1960 gecreëerd door Gary Anderson, die onlangs weer op de BBC te zien was. Recent was er ook een speelfilm uitgebracht met echte mensen. Het zou best kunnen dat Virgin-baas Richard Branson naar aanleiding van die film de class 57's naar The Thunderbirds heeft vernoemd. Elke loc draagt een naamplaat met de naam en daarboven het logo van The Thunderbirds. Hierboven is een kleinere plaat aangebracht voorstellende het logo van "International Rescue", de geheime (fictieve) organisatie waar ze voor werken. Lady Penelope schijnt een rose naamplaat te hebben (de kleur van haar Rolls Royce).

Een bijzonder station in West Wales is Dovey Junction. Het ligt op het splitsingspunt van de lijnen van Shrewsbury naar Aberystwyth enerzijds en Barmouth – Pwllheli anderszijds. Het ligt echt midden in het land, er is geen bebouwing in de buurt en het heeft geen toegang. Het is een zuiver overstapstation voor als je van Barmouth naar Aberystwyth wil of omgekeerd.

Tallylyn Railway

In het beginstation Tywyn aan de westkust van Wales heeft Prins Charles op 13 juli 2005 het vernieuwde Narrow Gauge Railway Museum geopend. Hier wordt d.m.v. modellen, attributen, foto's en ook echt materieel een beeld gegeven van het smalspoor in Groot-Brittannië en Ierland. In Wales speelde de winning van leesteen en de afvoer daarvan een belangrijke rol. Op de bovenverdieping is een ruimte gewijd aan Rev. W.V. Awdry, de anglicaanse priester die in 1945 begon met de boekjes over Thomas the Tank Engine en zijn vriendjes. Diverse locomotiefjes van de Tallylyn Railway dienden als voorbeeld voor een aantal verhaaltjes ("Little Engines"), al dragen ze wel andere namen. Hij was ook actief medewerker van de Tallylyn Railway in de eerste periode als museumlijn. Een deel van de inventaris van zijn studiekamer is overgebracht naar het museum en daar opnieuw ingericht. Aan de wand hangt een reliëf van het eiland Sodor, waar zijn verhaaltjes zich afspeelden. Dit fictieve eiland moet gedacht worden tussen het eiland Man en Noordwest Engeland met een brugverbinding ter hoogte van Barrow-in-Furness nabij het Lake District.

Wat schreven de anderen?

Op de Rails, nr. 2005-9. ISSN:0030-3321 * Fotopagina Tramparade in Rotterdam * De Hogesnelheidslijn-Zuid nadert haar voltooiing * Veertig jaar Tramweg Stichting (vervolg) * Montreux – Oberland Bernois * High Tech op de Betuweroute (BR 189) *

Rail Magazine, okt. 2005, nr. 8 (228) * ISSN:0926-3489 * Metro naar Nesseland in bedrijf * Railklipper/Sailtrain * Bakkies (serie 600) na halve eeuw nog in dienst * Geslaagde testritten op de Betuweroute * Spoorvervoer bij de RET (1) * De Bocholter Eisenbahngesellschaft (1) * Levensecht stad Diorama Amsterdam en andere modelspoorwetenswaardigheden *

Rail Hobby, okt. 2005, nr. 10. * ISSN:0165-4551 * Betuweroute nadert voltooiing * 1202 NSM opnieuw geschilderd * S-Bahn type X60 voor Stockholm * Railview * Spoorbruggen Weesp * Stad Diorama Herengracht Amsterdam (grote klasse, nauwelijks van echt te onderscheiden) * Afscheid conservator van Marion NSM * Rail 2005 Leiden * modelspoorartikelen *

Op Oude Rails, sept. 2005, nr. 215. ISSN 0166-7343 * Jubileumnummer in een nieuwe outfit, ter gelegenheid van het 40-jarig bestaan van de Tramweg Stichting. Dit keer geen verslagen van de diverse werkgroepen maar een terugblik en een vooruitblik * De RTM van Hellevoetsluis naar Ouddorp * Stoomtram Hoorn-Medemblik * TS Depot Scheveningen * Stichting Haags Tramuseum * TS afdeling Rotterdam * Tramexploitatie in het Nederlands Openlucht Museum *

De Stoomtram, sept. 2005, nummer 105. ISSN-1382-8770 * In het voorwoord een kritische opmerking over railprojecten, die als paddestoelen uit de grond schieten * Collectie * Actueel * Dineren in de stoomtram * Bello 1905 – 1955 – 2005 * De collectie van de Museumstoomtram (3) * Een zomerseizoen in beeld * Uit het Stoomtram Documentatie Centrum *

OV-toen, nr. 4/5 2005. ISSN 1572-2368 * Het dubieuze Monopolyspel van de gemeente * Portret van twee vrijwilligers bij de EMA * Musa-materieelnieuws * Inzet museummaterieel Open Monumentenweekend en Museumn8 * Brandweer oefent bij EMA * Kort nieuws * Stibans te gast bij Musa * Verslag Blauwe Wagendag * Historische IJ-veren * GVB-bus 422 bewaard *

Autobuskroniek, nummer 07-2005. ISSN 1384-0436 * Fotopagina + artikel NS-serie 4101-4185 * De NV Hollandsche Auto Bus Onderneming (HABO) deel 3 * Boekbespreking * Bedrijfsberichten * Busflitsen * Lijnbuslijn * Verenigingsnieuws *

Autobuskroniek, nummer 08-2005. ISSN 1384-0436 * Fotopagina + artikel 50 jaar van den Berg, Loenen * De NV Hollandsche Auto Bus Onderneming (HABO) slot * RET-Herinneringen, deel 5 * Nieuws uit de buswereld * Bedrijfsberichten * Busflitsen * Lijnbuslijn * Verenigingsnieuws *

Miljoenenlijn Expresse, sept. 2005, nr. 67 * Terugblik op het afgelopen seizoen * Oude glorie op eerste dieseldag * ZLSM werkgroep "blauw" in de schijnwerpers * Huidige stand * Raadselachtige ketelschade aan E2 1040 weer hersteld * Korte berichten * Stoomtreindagen Simpelveld geslaagd * ZLSM op bezoek bij VSM (TNT) * Spoortips * Vetschaulijn was smokkellijn *

Trolleyberichten, nummer 151, sept. 2005 * De Trolley van München * Ook in Marburg reed de trolley * Obusse am Neckar * Arnhem actueel * (Z)onder (g)oude(n) draden: Airborne wandeltocht 1985 * RDW-keuring museumtrolley 101 * Buitenland actueel *

Spoorwegjournaal, nummer 5/2005, 147 * NS bestelt Sprinters * SailTrain * Langs de lijn * Agenda * Boekbesprekingen * Stalen bagagewagens van NS * Bijzondere waarnemingen langs het spoor * De Haagse tram in de 60'er jaren (3) * Modelspoor *

Schweizer Eisenbahn-Revue, 10/2005. Heel veel gedetailleerd Zwitsers- en overig nieuws. Hier ondermeer artikelen over de gang van zaken bij SBB, o.a. over SBB Cargo en dubbeldekkers voor Zürich. Verder een artikel over het redesign van ICE-1, toelating in Frankrijk van ICE-3, en de eerste AVE voor Madrid-Barcelona. A4, 50 blz., geheel in kleur, 9,40 euro. Dit tijdschrift is hét blad om de ontwikkelingen in Zwitserland te volgen. Het bevat ook veel bijzondere buitenlandse nieuwtjes.

Fern-Express, 3-2005. Hét blad voor de bijzondere reportages en nieuwtjes van overzee. Dit keer echter vormt British Rail van 1948 tot nu het openingsartikel met nadruk op de regeringsinvloed. Dan volgen de Garratts van de East African Railways. Verder nog een reportage over een reis door Oost-Europa en Rusland. Het spoor in Bolivia en Kroatië vormen het sluitstuk vóór de vele internationale nieuwtjes. A4, 50 blz., 10,80 euro. Veel zwart/wit en ook goede kleur.

SPOORWEGEN BINNENLAND

Voor opmerkingen of interessante meldingen, mailt u naar

hov-spoornieuws@planet.nl

NS

VIRM

- Nadat de *Raailklipper* de Wereldhavendagen in Rotterdam had opgeluisterd, werd de bak op 13-09 in de Amsterdamse Westhaven van de ponton getild en door de 6444 via Abcoude, Woerden en Leiden naar Haarlem gesleept. Daar zal de 290 8698 weer tot normale bak omgebouwd worden en waarschijnlijk gecombineerd worden met de drie overgebleven bakken van de 9456. VIRM 9431 sleepte op 07-10 deze drie rytuigen van Revisiebedrijf Tilburg via Rotterdam naar RB Haarlem (89306).
- Met ingang van de nieuwe dienstregeling zal het *direct combineren* van VIRM-treinstellen ingevoerd worden. Sinds 06-06 van dit jaar loopt een proef waarbij in Gouda (treinserie 2000) en Alkmaar (treinserie 2000) direct gekoppeld worden zonder dat er tussentijds reizigers in- en uitstappen. Het bekorten van de voor het combineren benodigde tijd was de achterliggende gedachte. De proef wordt per 11-12 dus omgezet een vaste werkwijze.
- Na enkele proeven blijkt de 9525 in het weekend van 04-06 als eerste seriematig door Bombardier voorzien te zijn van nieuwe tussenkoppelbomen (blz. 209). De gewijzigde bomen zijn herkenbaar aan een gele ring. Tegelijk zijn de buffers verwijderd. De aanpassing, die is uitgevoerd in Onderhoudsbedrijf Amsterdam, voert Bombardier bij alle VIRM-2 en -3 treinstellen uit. Tijdens de LT1-beurt aan de oude DD-IRM-bakken worden zij in Revisiebedrijf Haarlem aangepast.
- NedTrain Consulting voert een onderzoek uit naar de wielprofielen van VIRM. Men wil de looptijd van de wielbanden verhogen. Men heeft enkele nieuwe wielbandprofielen gemaakt, die onder de ABv6-bak van de 8637 beproefd worden. Het ingebouwde meetsysteem zal gedurende ca. 1 jaar ingebouwd blijven en meet de torsie van de as.
- Op 11-08 trad bij VIRM 8651 een veiligheidsstoring aan deur 4 op. De deur, zich bevindend in mBvk 290 8601, sloot tijdens een stationnement spontaan. Uit onderzoek is gebleken dat sinds 2004 bij IRM veertien veiligheidsstorings zijn opgetreden die lijken op het incident van 11-08. Inmiddels is NedTrain Consulting een onderzoek naar de storings begonnen, omdat van zeven meldingen geen eenduidige oorzaak achterhaald kon worden. In drie gevallen bleek de deurstoring veroorzaakt te worden door de antiblokkeer-installatie, bij vier gevallen is dit zeer waarschijnlijk. De 8651 wordt sinds 11-08 gevolgd om te bekijken of de storing terugkomt.

SGM

naar Bombardier	wordt	aankomst in Nederland	in dienst
2879	22-09	2979	2974 22-09 2973 15-09
2880	11-10	2980	2975 07-10 2974 28-09
			2975 07-10

- De al sinds 13-04 in Onderhoudsbedrijf Leidschendam verblijvende 2014 maakte op 15-09 een proefrit naar Rotterdam Kleiweg. Het treinstel is net als de 2015 met een statische omzetter uitgerust. Het stel kwam nog niet in dienst.
- Het gekoppeld rijden van een gemoderniseerde en nog niet verbouwde Sprinter komt vrijwel niet voor, omdat het ene NS-bedrijfs onderdeel het andere verbiedt. Zoals eerder werd gemeld, functioneert het RIS-systeem in SGMm niet in een gekoppelde 2800. De elektrische koppeldozen van SGM en SGMm zijn in principe gelijk, zodat conventionele omroepberichten zowel in het oude als het nieuw treinstel te horen zijn. Wel is inmiddels een constructiewijziging gestart om de RIS-pen in de koppeldoos te separeren van de overige pennen. Op 19-09 was voor trein 14017 in Utrecht niet de volgens omloop benodigde SGMm beschikbaar, maar wel Plan T 515 en een Plan V. In Rotterdam kon de 2946 natuurlijk niet, zoals volgens plan noodzakelijk, worden bijgeplaatst. Daar was echter wel de 2893 beschikbaar en die zou met de 2946 een setje hebben kunnen vormen. De zes bakken mat '64 hadden vervolgens elders ingezet kunnen worden. Omdat NS Commercie heeft bepaald dat de combinatie van een oude en een nieuwe Sprinter niet is toegestaan, werd van deze optie geen gebruik gemaakt.
- Op 29-09 moesten de 2966 en 2954 na 7349 in Utrecht uit de dienst genomen worden omdat van beide stellen de deuren niet open wilden. Na anderhalf uur waren de Sprinters gerepareerd.
- Onder machinisten hebben de buitenspiegels van SGMm inmiddels geen goede naam. Door het ten opzichte van de Sprintertweetjes enigszins gewijzigde ontwerp blijken achteroplopende spiegels van 2900-en meer vuil te 'vangen' dan die van 2000-en. Tevens is het in Den Haag sinds jaar en dag gebruikelijk van de tweetjes de spiegels (mee) te reinigen. Bij de SGMm-en, die inmiddels in het hele land rijden, wordt daar duidelijk minder op gelet.
- Treinstel 2880 werd op 11-10 als laatste SGM-1 van Hengelo naar Bentheim gesleept, en wel door de 1614. De eerste SGM-2 die naar Denemarken zal gaan voor ombouw en renovatie, is volgens de huidige planning de 2886. Het stel loopt op 19-10 in Onderhoudsbedrijf Leidschendam uit om daar in onderhoud te gaan. Daarna volgt – reeds zonder treeplanken – overbrenging naar Hengelo, alwaar de rit naar Randers wordt voorbereid.

Mat '64

- De reden dat de Plan V's 962 en 964 na de 935 in R6-revisie gingen, dateert uit 1982. De eerste, kleine revisie die werd gegeven, was destijds gevorderd tot de 935. De 962 liep op 14-09-1982 schade op toen het stel tussen Roermond en Sittard als trein 6921 op een auto botste. Het herstel van schade werd aangegrepen om het stel te reviseren. Stel 964 liep begin november 1982 botsschade op aan de ABk, kwam op 04-11-1982 in hoofdwerkplaats Haarlem binnen en ging na herstel van schade in revisie. Overigens is ook de 955 eerder aan de beurt voor revisie. Deze Plan V liep eveneens in november 1982 botsschade op en kwam op 30-11-1982 in Haarlem binnen voor herstel en revisie.

- Op 05-10 werd de op de Bokkeduinen verblijvende, terzijde gestelde Plan V 460 door de daar gestationeerde locomotor verplaatst.

De proeven met nieuwe kunststofremblokken op mat '64 (blz. 162) gingen op 10-10 voort. Treinstel 897 reed vanaf 11-10 proefritten tussen Eindhoven, Helmond en Horst-Sevenum, nadat op 10-10 vanuit Onderhoudsbedrijf Amsterdam een rit naar Lelystad gemaakt was. De 930 had, om een goede vergelijking te krijgen, op 10-10 een retourrit naar Almere gemaakt.

Serie 1700 & 1800

- Bij de locomotieven serie 1800 wordt vanaf januari 2006 een constructiewijziging uitgevoerd, waardoor de befaamde 75 Hz-detectie tijdelijk overbrugd kan worden. De detectie heeft al veelvuldig tot problemen geleid, wanneer 1800-en abusievelijk een 75 Hz-sigitaal oppikten en daardoor nauwelijks nog van hun plaats te krijgen waren. Met een tijdrelais wordt het mogelijk de detectie tijdelijk uit te schakelen.

- Op de elektrische locomotieven wordt sinds mei van dit jaar een nieuw type remblok gemonteerd. De oude kunststof remblokken van de firma Flertex uit Frankrijk, voldeden niet, omdat ze last hadden van metaalinsluitels en uitbrokkelingen in de wielbanden veroorzaakten. Daardoor kon het remvermogen in extreme situaties verminderen. Als alternatief is een remblok van de firma Honeywell Bremsbeslag gekozen.

Loc 1769, waarvan de LT1-revisie inmiddels was afgerond, werd door Revisiebedrijf Tilburg gebruikt als prototype voor de inbouw van cabineairco. De inbouw van de klimaatbeheersing in de overige locs zal waarschijnlijk tijdens een aparte constructiewijziging plaatsvinden, om het strakke tempo van de LT1-beurt niet te verstoren.

Revisiebedrijf Haarlem

ICRm revisie					
<i>binnengenomen</i>		<i>wordt</i>	<i>afgeleverd</i>		
82-70 951	06-09	29-70 449 (5549)	29-70 498	13-09	
10-70 683	14-09	20-70 270	10-77 330	27-09	
82-70 954	21-09	29-70 450 (5550)	10-77 336	28-09	
82-70 956	27-09	29-70 494 (5594)	29-70 499 (5599)	04-10	
10-70 684	29-09	20-70 271			
82-70 958	03-10	29-70 496 (5596)			
ICRm nawerk					
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>			
10-70 353	13-09		20-77 118 (5652)	01-09	
20-77 102 (5604)	21-09		10-70 352 (5652)	01-09	
10-77 304 (5604)	21-09		20-77 128 (5652)	01-09	
20-77 111 (5604)	21-09		20-77 133 (5615)	14-09	
20-77 101 (5608)	29-09		10-77 315 (5615)	14-09	
10-77 308 (5608)	29-09		20-77 113 (5615)	14-09	
20-77 107 (5608)	29-09		10-70 353	28-09	
			20-77 101 (5608)	29-09	
			10-77 308 (5608)	29-09	
			20-77 107 (5608)	29-09	
DDM-1 LTO			Plan V revisie R6		
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>	<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>
26-37 104 (6904)	30-09		955	05-10	937 06-10
26-37 612 (6612)	30-09				
VIRM LT1					
<i>binnengenomen</i>		<i>afgeleverd</i>			
8666	06-10				
Schades/defecten					
<i>binnengenomen</i>		<i>euvel</i>	<i>afgeleverd</i>		
8639	15-09	botsschade	9510	16-09	
82-70 658	26-09	ombouw bioscooprijtuig	3413	26-09	
2957	04-10	onbekend defect	82-70 958	28-09	
522	06-10	botsschade	2010	28-09	
9456 (1)	07-10		836	28-09	
			8666	03-10	
(1) de 9456 bestond bij binnenkomst uit de 290 8579, 380 8348 en 380 8056					
het 'onbekende defect' van Plan V 836 (blz. 244) was de op 02-08 in Leiden opgelopen botsschade					
de aflevering van VIRM 8660 op 08-06 was na LT1 (blz. 244) hoewel de stam op blz. 188 werd genoemd onder CW Buffers; deze CW vindt tijdens de LT1-beurt plaats					
op blz. 244 werden de rijtuigen 10-77 302, 20-70 203 en 20-77 104 abusievelijk als stam 5652 opgevoerd, dit moet uiteraard 5602 zijn					

700

- Op 23-09 raakte in Onderhoudsbedrijf Leidschendam de hefinrichting van de automatische rangeerkoppeling van loc 703 defect. Deze kon daardoor niet meer omhoog gezet worden. Het euvel schijnt bij alle locomotieven voor te komen.

Serie 200

- De werkplaatsloc van Onderhoudsbedrijf Leidschendam, de 338, kreeg op 19-09 onderhoud. Uit Revisiebedrijf Tilburg kwam een monteur. Het locje, waarvan de motor nog prima loopt, wordt gebruikt als koppelwagen tussen de 703 en DD-AR-stammen.

DM '90

- De in RB Haarlem herstelde 3413 werd op 26-09 door VIRM 9409 van Haarlem naar Zwolle gesleept.

Plan U

- Van de Plan U's die in Blerick staan hebben ABk 192, ABk 147, mBDk 134 en mBDk 126 geen automatische koppeling meer. De treinstellen staan op twee sporen opgesteld. Op één spoor de 192, 134, 126 en 147 en op het andere de 151, 150, 121 en 119.

Een behulpzame lezer zond ons de volgorde van de in Heerlen opgestelde Plan U's. Vanaf de perronkant (voormalige Post T) staan de 116, 117, 191, 194, 193 en 195.

Revisiebedrijf Tilburg

SGM luchtleidingen				VIRM Cw Airco			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
2883	14-09	2884	14-09	8730	22-08	8662	25-08
2885	22-09	2883	22-09	8662	22-08	8730	31-08
2889	30-09	2885	30-09	9506	16-09	9506	06-10
2881	11-10			9431	30-09	9431	07-10
1700 LT1				ICM Cw compressor			
binnengenomen		afgeleverd		binnengenomen		afgeleverd	
1779	13-09	1712	21-09	4041	14-09	4036	15-09
1733	21-09	1736	23-09	4025	21-09	4041	20-09
1706	22-09			4018	27-09	4025	27-09
1774	03-10			4014	03-10	4018	30-09
				4028	07-10	4014	07-10
Schades/defecten							
binnengenomen		euvel		afgeleverd			
1774	14-09	aanpassing ATB++		1853			05-09
1844	21-09	onbekend defect		1742			12-09
				1774			22-09
				1844			05-10
				9456 (1)			07-10
loc 6474 werd op 08-07 afgeleverd na inbouw GSM-R, en hoort op blz. dus niet thuis in de kolom 'schades/defecten'							
(1) de 9456 bestond bij aflevering voor RB Haarlem uit de 290 8579, 380 8348 en 380 8056							

ICM

- Van de 4444 werden op 21-09 beide stroomafnemers afgekeurd in de Haagse Binckhorst. De 4235 sleepte het treinstel via Woerden, Breukelen en Duivendrecht naar Amersfoort, alwaar het hersteld werd. In Den Haag had men de sleutel om de bovenleiding boven de hoogwerker stroomloos te schakelen namelijk verloren, terwijl de combinatie in Rotterdam niet paste op het spoor met de hoogwerker. De mBDk van de 4444 zou namelijk, doordat de 4235 voorop liep, niet onder de stellage terecht komen.
- Op 23-09 sleepten de 8646 (uitgebrokkelde wielband) en 8659 (66% tractie en vlakke plaatsen) de 4067 (defecte verwarming in sBFk) van Eindhoven via Utrecht naar Zwolle.
- Over de nieuwe compressor onder het ICM-materieel zijn iets meer details bekend. De nieuwe installatie, die onder de treinstellen 4068 en 4248 is beproefd, bevindt zich op de plaats van de oude compressor onder het sBFk-rijtuig. Hij bestaat uit een omvormer, twee schroefcompressoren, een luchtdroger en een oliewaterafscheider. Aan gele stickers op de kasten van de compressoren en de omvormer is de nieuwe apparatuur herkenbaar.
- De nieuwe antiblokkeerinstallatie van ICM blijkt soms zichzelf uit te schakelen nadat een foutmelding is geregistreerd door de software. Na een foutmelding onder een bak wordt van dat rijtuig direct de ABI uitgeschakeld. Middels extra controles hoopt men te voorkomen dat in de herfstperiode ondanks de nieuwe ABI veel vlakke plaatsen ontstaan.

Thalys

- Een Thalys-treinstel maakte op 20-, 21- en 22-09 proefritten met een gewijzigde ATB-installatie. Naar verluidt kan de nieuwe apparatuur ook overweg met de ERTMS-beveiliging op de HSL-Zuid, hoewel de ritten schijnbaar ook plaatsvonden vanwege ATB-problemen met de Thalys tussen Maarn en Breukelen. Door een vervorming van het ATB-sigitaal in het spoor, kwam een onjuiste 'vertaling' door in de treinapparatuur. Snelremmingen waren het gevolg. De 4305 maakte op 20-09 een rondrit van Amsterdam via Rotterdam via Utrecht, Den Bosch, Tilburg, Dordrecht, Rotterdam, Den Haag en Schiphol terug naar Amsterdam. Op 21-09 volgden vier ritten met de 4305, op 22-09 drie met treinstel 4342. Die dag vertrok het stel terug naar Brussel.
- Op 12-10 werd, om de Maastrichtse *Thalys-lobby* kracht bij te zetten, een rit gemaakt per TGV-treinstel 4538 van Maastricht via Breda naar Den Haag Centraal gemaakt. Het materieel werd vanuit de Watergraafsmere overgebracht. Maastricht wil graag aansluiting op de Thalys-dienst Parijs – Luik.

ICK

- Van 16-09 tot 21-09 reed een ICK-compositie met één BAB-stammetje minder. De betreffende stam kampte met problemen in de verlichting.
- Op 21-09 sleepte loc 1749 acht ICK-rijtuigen van Onderhoudsbedrijf Leidschendam naar Den Haag HS. Daar werden ze gebruikt als *schuttrein*. Voetbalsupporters van ADO Den Haag konden zo afgeschermd instappen in de 7816 en 7854, die hen als 28062 naar Amsterdam Arena brachten. Van beide mDDM-en waren de noodremmen afgesloten.

- De Sleepdienst Watergraafsmeer bewees op 03-10 weer goede diensten door de 22 ICK-rijtuigen die na hun optreden als schuttrein tijdens de Sail-manifestatie op de Watergraafsmeer waren geplaatst, met behulp van de 1753 en 1853 naar de Dijksgracht te brengen. De vijf rijtuigen die in de Watergraafsmeer geen conserveringsbeurt gehad hadden, de BD's 82-37 053, 061, 062, 064 en 068, werden vanaf de Dijksgracht mee teruggenomen.

In februari zal, volgens de huidige plannen, geen ICK terzijde gesteld worden. Aanvankelijk was het de bedoeling indirect ICK vrij te maken door in de serie 3500 een derde compositie ICR in te zetten, maar dat gaat niet door. Het aantal composities met ICR in deze serie zal per februari twee bedragen.

ICR

- Op 28-09 leverde Revisiebedrijf Haarlem BKD-rijtuig 82-70 958 af, dat in het kader van het 25e Filmfestival tot rijdende bioscoop was omgebouwd. Het rijtuig, door de 1747 afgehaald uit Haarlem reed van 28-09 tot 02-10 in de series 800 en 900. Van de overgebleven banken werden de hoofdsteunen verwijderd. Tegen de achterwand hing een projectiescherm waarop Nederlandse films vertoond werden. Met folie werden rode bioscoopgordijnen geïmiteerd, terwijl aan de zijwanden sfeerverlichting verscheen. Nadat de voorstelling op 02-10 ten einde was, werd de BKD op 04-10 in Haarlem in revisie genomen.
 - Het koninklijk rijtuig vertrok op 26-09 van Utrecht HTMU naar Onderhoudsbedrijf Zwolle. Op 28-09 kwam het salonrijtuig achter de 1777 terug.
 - Rijtuig 20-70 219, één van de blauwe Benelux-ICRm en thans als prototype voor de bouw van extra BDs-rijtuigen in Revisiebedrijf Haarlem, is per 03-10 op papier overgeplaatst van Onderhoudsbedrijf Amsterdam naar OB Maastricht.
 - Nadat de compositie met BDs 5204 (82-77 004) op 08-10 tweemaal in 's-Hertogenbosch voorbij stoptonend sein gereden was, werd de BDs inclusief de rijtuigstammen 5603, 5632, 5737, 5606 en 5119 en loc 1758 op 11-10 naar Onderhoudsbedrijf Maastricht gebracht.
 - De negen rijtuigen van de al eerder genoemde *Zilverrail* zijn in wagenwerkplaats Amersfoort omgebouwd. Als alles goed gegaan is, heeft overbrenging van Amersfoort naar 's-Hertogenbosch in twee etappes op 14-10 (tot Eindhoven) en 16-10 plaatsgevonden. Elk rijtuig heeft een ander thema:
 - rijtuig 1: 10-70 675: begeleidingsrijtuig
 - rijtuig 2: 82-70 923: *Olympic experience* (NOC*NSF)
 - rijtuig 3: 82-70 918: *Droom* (Kunstbende, kennisnet, surfnet. Syndicaat)
 - rijtuig 4: 82-70 922-9: *De schreeuw* (VNG)
 - rijtuig 5: 82-70 924: *pbm-beats per minute* (3FM, Unisound, conamus, DJ school)
 - rijtuig 6: 82-70 915: *Track to the future* (Taskforce & CWI);
 - rijtuig 7: 82-70 921: *Peace of mind* (Warchild);
 - rijtuig 8: 82-70 914: *Now talk!* (Amnesty international, Spits);
 - rijtuig 9: 82-70 917: *Lifestyle* (bluetoothdate - TC-college).
 - De dienstregeling van de Zilverrail, die gedurende alle ritten met een loc voor en achter gaat worden gereden, is als volgt:

17-10-2005		18-10-2005		19-10-2005		20-10-2005	
28418		820333		820337		820340	
Ut	09:31	Ht	08:59	Ht	09:48	Ht	08:32
Gdm	09:47	Tb	09:13	Tb	10:04	Tb	08:51
Ht	10:00	Bd	09:31	28337		Bd	09:06
Ehv	10:30	Wld	09:41	Tb	10:16	Rsd	09:20 - 09:27
28329		Ddr		09:49		Lpe	
Ehv		10:37		28333		28338	
Hm		10:38		Ddr		10:01	
VI		11:17		Rtd		10:23	
28330		Gd		10:44		Ht	
VI		11:36		Wd		10:52	
Hm		11:57		Bkl		10:59	
Ehv		12:07 - 12:08		Dmnz		11:11	
Btl		12:27		28334		Ahb	
28331		Dmnz		11:18		Ed	
Btl		12:34		Dvd		11:21	
Ehv		12:47		Ledn		11:45	
28332		Gv		11:56		Brva	
Ehv		14:10		28335		Ama	
Wt		14:33		Gv		13:26	
Rm		14:48		Dt		13:35	
Std		15:10		Gd		14:00	
Mt		15:31		Wd		14:09	
820332		Dmnz		14:30		Gdm	
Mt		17:04		28336		Ht	
Std		17:19		Dmnz		14:42	
Rm		17:35		Ledn		15:17	
Wt		17:51		820336			
Ehv		18:06		Ledn		16:46	
Ht		18:31		Gv		16:57	
				Dt		17:09 - 17:24	
				Rtd		17:36 - 17:40	
				Ddr		17:53	
				Wld		17:59	
				Bd		18:14	
				Tb		18:45	
				Ht		19:04	
24-10-2005		25-10-2005		26-10-2005		27-10-2005	
820343		820345		820349		828352	
Ht	08:57	Ht	07:33	Ht	09:03	Ht	07:27
Gdm	09:12 - 09:16	Gdm	07:52	O	09:15	Gdm	07:42 - 07:46
Ut	09:32	Ut	08:13	Nm	09:32	Ut	08:02

Wd	09:47	Amf	08:40 - 08:43	Esta	09:39	Wd	08:17
Gd	09:58	Zl	09:26 - 09:29	Ah	09:50	Gd	08:28 - 08:29
28343		Hgv	09:58	Dr	10:00	Gv	08:50 - 10:09
Gd	10:11	28345		Zp	10:10	Dt	10:17
Gv	10:37 - 10:45	Hgv	10:08	28349		28352	
Ledn	10:54	Mp	10:21	Zp	10:20	Dt	10:14
Hfd	11:07	28346		Dv	10:44	Gv	10:22
Shl	11:12	Mp	10:37	28350		Gd	10:39 - 10:42
Dvd	11:28	Hr	11:00	Dv	10:57	Wd	10:53
Wp	11:38	Lw	11:23	Wdn	11:24	Bkl	11:01
Alm	11:50	28347		Aml	11:29	Dvd	11:12
28344		Lw	12:58	Hgl	11:38	Asd	11:23 - 11:24
Alm	13:20	Hr	13:16	Es	11:45	Hw	11:33
Ndb	13:34	Mp	13:41	28351		Hlm	11:40
Hvs	13:39	28348		Es	13:19	28353	
Ut	13:54 - 13:55	Mp	13:48	Hgl	13:28	Hlm	13:14
Ed	14:21 - 14:27	Hgv	13:59	Aml	13:43	Lis	13:25
Amf	14:58	Asn	14:16	Wdn	13:46	Ledn	13:34 - 13:41
820344		Gn	14:35	Dv	14:06 - 14:22	Hfd	13:54
Amf	16:37	820348		Zl	14:47	Zd	14:11
Ut	16:54 - 16:55	Gn	16:10	820351		Utg	14:23
Gdm	17:30 - 17:34	Asn	16:25	Zl	16:33	Amr	14:36
Ht	17:48	Hgv	16:40	Amf	17:16 - 17:19	820353	
		Mp	16:50	Ut	17:37 - 17:44	Amr	16:07
		Zl	17:05	Gdm	18:00 - 18:04	Utg	16:17
		Amf	17:46 - 17:49	Ht	18:18	Zd	16:34
		Ut	18:07 - 18:12			Asd	16:49 - 16:50
		Gdm	18:30 - 18:44			Dvd	17:02
		Ht	18:59			Bkl	17:18
						Ut	17:33
						Gdm	18:00
						Ht	18:18

■ Hoogstwaarschijnlijk blijft het aantal A-rijtuigen dat tijdens de modernisering wordt omgebouwd tot B, ongewijzigd. In verband met de enigszins scheve verhouding tussen rijtuigen eerste en tweede klasse, werd gestudeerd op de mogelijkheid om van de reeks twee rijtuigen toch A te laten. Vanwege de kosten ziet NS hier waarschijnlijk vanaf.

■ Op 05-10 werd een nieuwe BAB-stam samengesteld. Eenheid 5630 werd geformeerd uit de rijtuigen 10-77 330, 20-77 138 en 20-77 151. Omdat hierdoor een tekort aan losse B-stammen serie 5100 ontstaat, worden de komende tijd BF-rijtuigen (serie 5500) in de diensten van 5100-en ingezet. Overigens wordt een aantal losse B-rijtuigen enige tijd onder het onverkorte rijtuignummer ingezet, totdat de verkorte stamnummers ook in de computer zijn opgenomen.

DDM/DD-AR

■ Bvk 270 7061 werd na de proefnemingen ten behoeve van ATB++ op 16-09 van de Amersfoortse Bokkeduinen naar Leidschendam overgebracht.

■ Al eerder werd hier melding gemaakt van de proeven met nieuwe besturingssoftware voor de mDDM-motorrijtuigen. In de week van 19-09 gingen de motorrijtuigen 390 7718, 7720 en een onbekende derde mABk de reizigersdienst in, voorzien van een nieuwe versie van het MICAS-besturingssysteem van Bombardier. Voor de 390 7718 en 7720 werd speciaal gekozen omdat zij vrij veel storingsmeldingen genereerden. In de week van 17-10 begint de wijziging van de overige motorwagens. Tijdens de beproevingen voorafgaand aan de praktijkproef zijn enkele onvolkomenheden geconstateerd, die inmiddels verholpen zijn. Zo kon het aanvankelijk voorkomen dat er een blokkering optrad van de tractie indien bij het wegrijden onder een snelheid van 5 km/h 30 seconden geen tractie gevraagd werd. Deze tijd is verkort tot 10 seconden. Ook is een wijziging aangebracht in de besturing van de snelschakelaar en het diagnosesysteem, om onterecht uitvallen van de snelschakelaar te voorkomen als in een mDDM de stroom wordt ingeschakeld nadat hij meer dan 30 minuten in de parkeerstand heeft gestaan. Tevens kon de snelschakelaar uitvallen indien een tractiewisselrichter uit- en weer ingeschakeld was en de machinist in de tussentijd de snelschakelaar weer ingezet had. De aanvankelijk ontbrekende melding dat de snelschakelaar niet ingezet kan worden in de standen 'reinigen' en 'parkeren' is toegevoegd. Tenslotte is de drempel van het verschil in temperatuur van een motorengroep opnieuw bepaald zodat onjuiste meldingen voorkomen worden, terwijl een onterechte uitschakelopdracht van de laagspanningsomzetter na het opstarten, ondrukt wordt.

■ Op 25-08 trad een veiligheidsstoring op bij DDM-rijtuig 26-37 615, op dat moment rijdend in trein 4567. Nadat de conducteur de deuren centraal had gesloten, begon de machinist direct te rijden. Het bleek dat de groene meldlamp 'deuren dicht' al ging branden voordat de laatste deur (die van de conducteur) gesloten was. Een defect deurbedieningskastje was de oorzaak van het euvel.

■ Sinds 29-09 staat in Eindhoven, op een kopspoor bij het PSV-stadion de combinatie mABk 390 7701 met Bvk 270 7077. De 'stam' is bestemd voor instructie.

A32

■ Op 03-10 waren niet voldoende A32-trams beschikbaar voor de dienst, zodat twee sets Plan V moesten inspringen. De 835 en 965 werden leeg vanuit Rotterdam naar Alphen aan den Rijn overgebracht; de 908 en 830 werden in Gouda uit trein 14015 gehaald, die op het vervolgetraject naar Rotterdam (314015) werd vervangen door Sprinter 2883. 's Middags reden van de zes trams er vier weer, maar al spoedig werd de 6103 met tijdens remmingen hevig rokende draaistellen uitgeschakeld. Nadat nog een tram defect ging, moest al 's avonds worden besloten om op 04-10 met spoorwegmaterieel te rijden.

■ Dat verscheen in de vorm de 508 en 816+889, die na vier slagen werden vervangen door trams. Al bij trein 9557 ging het opnieuw verkeerd met de 6103, die met veel moeite Gouda wist te halen. Nadat alle reizigers in de 6106 overgestapt waren, kon trein 9550 met tien minuten vertraging vertrekken naar Alphen. Te Waddinxveen ontstonden echter deurproblemen, zodat alsnog een stremming ontstond. Toen was al besloten om de spitstreinen 19559 en 19661 op te heffen en de Plan V's hiervan

(883+850 en 909) in de beide tram-omlopen te zetten. Onder NSR-personeel begint aversie tegen de A32-trams te ontstaan. Waar in vroeger dagen bij wijze van spreken niemand wist waar de treinserie 9500 reed, worden tegenwoordig op dit baanvak dagelijks reizigers gedupeerd.

Korte berichten

- Binnenkort zal gestart worden met de inbouw van houders in de machinistencabines. In de houders kunnen de Railpocket-zakcomputers geplaatst worden.
- Op 09-09 werd een lichte terreurdreiging afgekondigd voor het gehele Nederlandse openbaar vervoer. In deze fase, die al enige tijd voor Schiphol van kracht is, wordt personeel en reizigers gevraagd extra waakzaam te zijn. Ook surveilleert de politie vaker over stations.
- Op 13-09 reden drie supporterstreinen vanuit Duitsland via Venlo naar Eindhoven. In het PSV-stadion speelde Schalke '04 tegen PSV. Op de terugweg waren er problemen met de omschakelbare bovenleiding in Venlo, zodat de drie treinen tot 02.15 uur moesten wachten tot zij hun huisreis konden vervolgen.
- Diezelfde dag trakteerden de Kiosk en Douwe Egberts treinreizigers op een *genietmoment* in de stationshal van Utrecht Centraal. In de ochtendspits werden treinreizigers verwelkomd met muzikale live-optredens, gratis cappuccino en *relaxte*, rode zitzakken. Het geheel was gesitueerd voor de Burger King.
- Op 16-09 sloot NS met energiebedrijf Essent een langdurig contract voor de levering van stroom. Van 2007 tot 2015 kan NS stroom afnemen tegen een vooraf vastgestelde prijsformule. In tegenstelling tot het verleden heeft NS gekozen voor het afsluiten van een overeenkomst met een lange looptijd. Het bedrijf meent dat dit geoorloofd is, gezien de verwachte prijschommelingen en –stijgingen op de energiemarkt. Het contract is het grootste dat ooit in Nederland is afgesloten. Het werd bezegeld tijdens een bijeenkomst in het Spoorwegmuseum. De directies van beide bedrijven reisden per trein naar het Maliebaanstation.
- De met een grote reclamecampagne geïntroduceerde *Wifi-hotspots* ten behoeve van draadloos internet blijken niet zo populair bij zakelijke gebruikers als verwacht. Het gaat hierbij niet alleen om de hotspots op grotere NS-stations, maar ook om die op vliegvelden en in horecagelegenheden. Analistenbureau Gartner heeft onderzoek naar de populariteit van de hotspots gedaan en daaruit bleek dat een kwart van de ondervraagden met enige regelmaat gebruikmaakt van dergelijke hotspots. Veel gehoorde bezwaren zijn de forse prijs en de moeite die het kost om de kosten gedeclareerd te krijgen door de werkgever.
- Op 13-09 vertrok een trein met bedevaartgangers vanuit 's-Hertogenbosch via Maastricht naar Lourdes. Op 20-09 kwam de trein retour. Vanaf Maastricht stond de 1756 voor de trein. De 1752 sleepte op 29-09 opnieuw een terugkerende bedevaarttrein van Maastricht naar 's-Hertogenbosch.
- De aanpassing (lees: verkorting) van de treinlengte naar aanleiding van de gecorrigeerde bezettingscijfers vanaf 05-09 (blz. 247), blijkt enigszins verkeerd uitgepakt te zijn. Vooral de vervanging van een VIRM-4 en een VIRM-6 in trein 3225 door ICM-drietjes en een –viertje was een misvatting. Derhalve werd vanaf 22-09 de omloop provisorisch gewijzigd, waardoor er weer tien bakken VIRM in kwamen te lopen, nadat de dagen daarvoor met één VIRM-4 een volgtrein was gereden. De ergernis onder de vaste klanten was zo groot, dat de op 22-09 in 3225 uitgedeelde gevulde koeken meer dan welkom waren.
- Op 20-09 werd bekend dat NS Reizigers al het rangeerwerk aan NedTrain wil uitbesteden. Door de samenvoeging van rangeerwerkzaamheden met de bezigheden van zogeheten *controlemonteurs* kan kostbare leegloop vermeden worden. Volgens de plannen neemt NedTrain circa 200 machinisten van NSR over, die vervolgens gebruik maken van een regeling om vroegerd uit te treden. Overigens is deze regeling van toepassing op alle NS-ers die 55 jaar of ouder zijn.
- Op 23-09 deelden vele conducteurs, servicemedewerkers en NS-managementleden ontbijtjes uit aan spitsreizigers. De actie – op de eerste dag van de herfst – is de aftrap van een aantal acties om de reizigers tijdens de herfstperiode wat te verwennen.
- NS heeft verklaard in de toekomst harder op te treden tegen vandalen die eigendommen van het bedrijf beschadigen. Volgens NS ontstaat jaarlijks 20 miljoen euro schade door graffiti en vernieling. De vervoerder is van mening dat de aard van de incidenten steeds ernstiger wordt, reden om actiever te trachten de schade verhaald te krijgen.
- Inmiddels heeft NSR besloten de tramwagen tussen Houten en Houten Castellum niet door een SGM-tweewagenstel te vervangen. Het aanpassen van de dienstregeling vanwege de wat tragere aanzet van SGM ten opzichte van de TW6000, de langere keertijd en het noodzakelijke overbrengen van en naar Utrecht voor de nachtverstand werden als struikelblok gezien.

Treinen door de herfst

- Evenals in voorgaande jaren, nemen ProRail, NSR en NedTrain deze herfst weer maatregelen om de gevolgen van de gladde sporen zoveel mogelijk te beperken:
 - bij het begin van de herfst was de wachtrij voor de kuilwielenbanken zo klein mogelijk;
 - af te draaien wielen worden gespreid in de tijd aangeboden;
 - gepoogd wordt de kuilwielenbanken maximaal beschikbaar te hebben;
 - wielen worden niet afgedraaid wanneer materieel voor andere defecten dan vlakke plaatsen naar een Onderhoudsbedrijf komt;
 - middels het NedTrain-detectiesysteem *Gotcha* worden vlakke plaatsen tijdens het rijden gedetecteerd;
 - tijdens onderhoud of bij een werkplaatsbezoek in het kader van *Gotcha* (computerdetectiesysteem voor vlakke plaatsen) worden alleen wielen van een bepaald defectniveau gedraaid;
 - indien sprake is van een *herfstpiek* (plotselinge, sterke stijging van het aantal vlakke plaatsen en/of meer dan 100 defecte draaistellen) worden alleen wielen van het hoogste afkeurniveau afgedraaid;
 - van de Sprinter-tweewagenstellen wordt de elektrodynamische rem buiten bedrijf gesteld, om de kans op glijpartijen te verkleinen. De antiblokkeerinstantie kan met een uitgeschakelde ED-rem sneller in actie komen. De extra slijtage van de schijfremmen wordt voor lief genomen;
 - vanaf medio oktober wordt elke nacht eenmalig *Sandite* gesmeerd op de baanvakken Meppel – Leeuwarden, Meppel – Groningen, Amersfoort – Zwolle, Utrecht – Arnhem/Rhenen, Weesp – Baarn en Baarn – Den Dolder;
 - op enkele 'beruchte' locaties – Zoetermeer Voorweg, Brummen, Boxmeer, Venray, Kropswolde en Zwaagwesteinde – staat een vaste installatie die de gelemulsie op het spoor spuit (*Vandite*);

- een aantal baanvakken – Groningen – Leeuwarden, Sauwerd – Delfzijl, Groningen – Nieuweschans, Bergen op Zoom, Sittard – Heerlen en Maastricht – Heerlen - wordt 's nachts handmatig voorzien van Sandite (*Handite*). Ook kan naar aanleiding van meldingen overdag de volgende nacht 'ge-Handite-d' worden;
- tussen 's-Hertogenbosch en Nijmegen wordt door een slijptrein de kop van de spoorstaven opgeruwd. Deze techniek is overgenomen uit Engeland en wordt dit jaar op proef in Nederland uitgevoerd;
- het gladheidswaarschuwingssysteem LAWS (Low Adhesion Warning System) is weer operationeel op 17 treinstellen;
- ProRail gebruikt het meetsysteem Quo Vadis;
- meldingen aangaande gladde sporen doen machinisten telefonisch bij een intern callcenter van NS, dat ervoor zorg draagt dat ze gegevens bij de machinisten komen die dat traject kort daarop gaan berijden.

Zwolle – Emmen

- Op 30-09 werd tussen Zwolle en Emmen een dag gereden volgens de dienstregeling 2006 zoals die vanaf 11-12 ingaat. Op de stations werd de proef gepresenteerd als een wegens werkzaamheden gewijzigde dienstregeling.
- De dienstregeling van de Emmerlijn is aangepast om en halfuurbediening van Dalfsen mogelijk te maken én tegelijk de aansluitingen op de IC's in Zwolle te verbeteren. Van Zwolle naar Emmen duurt elke reis na 11-12 een kwartier langer. De aansluitende stadsbussen van Emmen krijgen van die datum ook een andere dienstregeling. Op 30-09 was dat niet het geval. De andere bussen die nu aansluiten op de sneltrein worden ook in december niet aangepast vanwege vastliggende knopen in Borger en Stadskanaal. De proefdag leidde tot enkele kleine aanpassingen in de dienstregeling en het spoorgebruik tussen Nieuw-Amsterdam en Coevorden.
- Hoogstwaarschijnlijk wordt een aparte, gesloten omloop voor de op de Emmerlijn in te zetten Plan V 's gemaakt. Op de treinstellen 950, 951 en 965 werd op 30-09 een nieuw type remschijf getest. Tevens werd van de 950 en 951 de normaal ongebruikte rijstand PZ3 in dienst gezet, de beveiliging *beperkt vermogen* uitgeschakeld en de motorstroom optimaal afgesteld. Voor de drie stellen werd een aparte omloop op 30-09 gemaakt, die alleen treinen op de lijn Zwolle – Emmen omvatte. Op 27-09 maakte de reeds gewijzigde 950 een proefrit en daarbij bleek dat de Plan V twaalf seconden minder nodig had om van 0 op 140 km/h te komen.
- Nadat van trein 8036 één treinstel defect raakte, liep deze trein zes minuten vertraging op vanaf Nieuw Amsterdam. Tegen trein 8039 moest als gevolg daarvan zeven minuten wachten in Ommen. Juist in deze trein waren de 'super-Plan V's' 950 en 951 onderweg, die de vertraging bij aankomst in Emmen tot één minuut hadden weten te reduceren.
- Tijdens de proefdag op 30-09 werden geen grote onvolkomenheden in de ontworpen dienstregeling geconstateerd. In de planning waren enkele foutjes geslopen waardoor ook voor stoptreinen de overweg in Hardenberg zonder tijdvertraging dichtging (een op 'door' ingestelde stop-doorschakeling) en in Nieuw Amsterdam de treinen aanvankelijk op een verkeerd spoor behandeld moesten worden. Door de welwillende medewerking van ProRail kon nog op de dag zelf aan beide problemen iets gedaan worden. In Coevorden is een stop-doorschakeling noodzakelijk op spoor 2. Daarmee kunnen alle treinen op spoor 2, waar 60 km/h gereden mag worden, terecht. Ook hoeft het overpad dan niet meer gesloten te worden. In Zwolle leidt een vertraagde binnenkomst van de 9100 uit Groningen tot een vertrekvertraging voor de trein richting Emmen.

Omroep

- In het computertijdperk is een hoop mogelijk, maar de informatievoorziening op de stations – iets waarin NS in haar bestaan nog nimmer heeft uitgeblonken – is met de introductie van de automatische omroep daarentegen weer een stukje onduidelijker geworden. Sinds enige tijd zijn de omroepberichten zo samengesteld dat niet meer wordt omgeroepen hoeveel vertraging een trein heeft, maar hoe lang het nog duurt eer hij binnenkomt. Wat ongewijzigd is gebleven, is de herhaling van het eerste omroepbericht kort voordat de vertraagde trein daadwerkelijk arriveert. In de oude situatie was dat geen probleem. Wanneer in Rotterdam het bericht "de sneltrein naar Rotterdam Blaak, Rotterdam Lombardijen, Dordrecht en Breda van 22.50 uur heeft een vertraging van tien minuten" werd omgeroepen, liet dat, ook om 22.59 uur, aan duidelijkheid niets te wensen over. Thans wordt echter, ook om 22.59 uur, omgeroepen: "de sneltrein naar Rotterdam Blaak, Rotterdam Lombardijen, Dordrecht en Breda van 22.50 uur komt over ongeveer tien minuten binnen", hetgeen uitermate onwaar is. Inmiddels is wel besloten dat de omroepmedewerker de automatische omroep die tweede keer het zwijgen moet opleggen, maar in de praktijk lukt dat niet altijd.

Tarieven & abonnementen

- In de week van 26-09 ontvingen 1,5 miljoen huishoudens in Nederland een aanbod voor een Voordeelurenabonnement. Ook dit keer bedroeg de korting € 10 op de aanschaf van een abonnement. Het actieaanbod gold tot en met 18-10.
- Per 01-01-2006 verdwijnt de 50% korting die houders van een NS-abonnement krijgen op de toegangsprijs van musea. NS Museumkorting. Deze korting werd gegeven aan bezitters van een NS-/OV-Jaarkaart, een Jaartrajectkaart of een doorlopend contract op het Voordeelurenabonnement. De Stichting Museumkaart geeft 01-01 alleen nog de reguliere Museumkaart uitgeven. Hoewel deze kaart door bedrijven gesponsord kan worden, heeft NS besloten om dat niet te doen. Directe korting voor NS-klienten is immers niet meer mogelijk. NS doet de betreffende klienten een éénmalig aanbod om met 40% korting over te stappen naar de reguliere Museumkaart.
- Vanaf 2006 is het voor senioren met een Voordeelurenkaart niet meer mogelijk gebruik te maken van zeven vrije reisdagen. De kaartjes kosten in het vervolg 2 euro per stuk. In al haar wijsheid meent NS dat de prijsverhoging van de Voordeelurenkaart van € 55,- naar € 69,- een voorbeeld is van een 'gematigd tariefbeleid'. Daarover zijn de meningen verdeeld. NS slaagt er in ieder geval prima in om in alle lagen van de samenleving een slecht imago op te bouwen.
- Per 01-01-2006 worden de prijzen van de treinkaartjes in het hele land met 3,15% verhoogd. 2,15% hangt samen met de stijging van de gebruiksvergoeding voor de infrastructuur, 1% dekt de voor 2006 verwachte inflatie af. De tariefaanpassing wijkt af van de aangekondigde 2,8% doordat de inflatieverwachting van het Centraal Plan Bureau is verdubbeld naar 1%. Een landelijke tariefverhoging van 1,8% in prijsverhogingen in de Randstad die NS voor ogen heeft, wordt in 2006 niet doorgevoerd, maar blijft onderwerp van overleg tussen NS en consumentenorganisaties en overheid. De tariefverhoging van 3,15% bestaat uit een aantal maatregelen, terwijl nog enkele andere veranderingen wordt doorgevoerd:
 - de vaste factor tussen dagretour en maandabonnement wordt opnieuw geïntroduceerd;
 - de korting op jeugdabonnementen daalt van van 9% naar 6%;

- het opstaptarief voor enkele reizen en retours wordt verhoogd met € 0,17;
- verhoging van het 1e klas tarief;
- afschaffing van de korting op de 5-Retourkaart
- een nieuwe opzet van het Voordeelurenabonnement voor zestigplussers. Vanaf 01-01-2006 zij kiezen uit Voordeelurenkaart zonder extra reisdagen voor € 55,- of een abonnement met zeven vrije-reisdagen voor de 2e klas of 1e klas, die dan € 2,- per stuk kosten.

OV-chipkaart

- NS heeft zich de afgelopen tijd herbezonnen op het tempo waarin en de wijze waarop de OV-chipkaart ingevoerd moet gaan worden. Deze evaluatie heeft niets te maken met het proefproject op de Hoekse Lijn, dat momenteel wordt geplaagd door problemen met hard- en software. NS is van mening dat zij niet achterloopt bij RET en Connexxion, omdat de laatste eerst de toegangspoortjes testen in combinatie met de bestaande strippenkaart. NS koppelt de poortjes direct aan het nieuwe elektronisch vervoerbewijs.
- Er blijken iets minder poortjes nodig te zijn dan aanvankelijk berekend, omdat een breder poortje niet was meegerekend. Ook door een iets efficiëntere inrichting van de stations zijn er minder poortjes, service- en alarmzuilen en camera's nodig. Het aantal zogeheten *stationscomputers* kan daardoor ook lager uitvallen.
- De commotie die eerder dit jaar ontstond over het *reizen op saldo* blijkt ongegrond te zijn geweest: NS heeft besloten dat de reiziger zelf mag beslissen of hij zijn chipkaart van tevoren oplaadt met een tegoed, of dat hij een enkele reis of retour koopt.
- NS vermoedt dat in de toekomst het kopen en betalen van een treinkaartje per GSM mogelijk zal worden. Naar verluidt wordt later dit jaar in de Beneluxdienst met deze vorm van betalen geëxperimenteerd, hetgeen de vraag oproept of hier een verband is tussen deze proef en de inbouw van camera's in enkele Benelux-ICR.
- Ook onderzoekt NS de mogelijkheden om binnenlandse treinkaartjes via internet te kopen. Het wordt waarschijnlijk mogelijk om de OV-chipkaart via internet op te waarderen, dus te laden met een geldbedrag. Wanneer een reiziger een toegangspoortje passeert, wordt het verschuldigde bedrag afgeschreven.
- Ongeacht bovenstaande ontwikkelingen is NS niet van plan in één keer de chipkaart in te voeren. Het bedrijf wil de kaart geleidelijk invoeren, zodat én de kosten in de hand gehouden kunnen worden en de reiziger aan de kaart kan wennen.

Railion

Algemeen

- De rangeerloos 685 en 687 vertrokken op respectievelijk 20-09 en 17-09 uit Revisiebedrijf Tilburg naar Engeland. Evenals bij de vorige transporten werd gebruik gemaakt van een Engelse vrachtwagen. In Tilburg staat nog loc 686 van Railion. Deze zal niet naar Engeland verhuizen.
- De 6487 is sinds begin september in Duitsland voor o.a. testen in Minden om zo toelating voor heel Duitsland te krijgen voor de 6400-en.
- Op 13/9 mocht de 6444 de voormalige drijvende NSR VIRM bak 290 8698 van de Amsterdamse Vlothaven weer terugbrengen naar de werkplaats Haarlem alwaar de bak weer ontklippet wordt. De tweede cabine, welk als stuurhut diende, werd al op de Vlothaven van 't rijtuig gehaald.
- Toeval of niet maar kort na het uitkomen van de rapporten medio september over de ontsporingen van twee goederentreinen in Amsterdam, ging de sindsdien (begin juni) niet meer rijdende kolentrein met Fcs-wagens op eens weer rijden.
- Op maandag 19/9 werd Tiel weer bediend. Voor de tweede keer werd bij Glaverbel, voormalig Maasglas, drie wagons glaswerk gehaald wat naar Italië gebracht werd.
- Vier dagen later werd het rapport gepresenteerd over de problemen met de Methyl-tert-butyl-ether trein eerder dit jaar in Arnhem. Uit het onderzoek door IVW bleek dat er helemaal niks met de trein aan de hand was. In het station van Arnhem werden wat reizigers onwel na de passage van de trein en toen werd er een link gelegd.
- Zaterdag 24/9 raakte de 232 903 het spoor bijster op het emplacement Waalhaven thv de loclocatie. Eind september zijn in Maastricht de terzijde staande 1600-en van het opstelsterrein naar het werkplaatsterrein verplaatst. Wellicht komen de 1607, 1610, 1617 & 1620 weer in dienst. Met de hoge brandstofprijzen zou het wellicht zinvol zijn de elocs weer te gebruiken.
- Railion liet zich van z'n beste kant zien op 25/9 bij de eerste dieseldag bij de ZLSM. Van de 2200 hobbyclub kwam de 2278 die in opzending uit Beverwijk was gekomen achter de 6508. De locs hebben ook nog met treinen gependeld op de museumlijn. In Beverwijk doet het voormalige bakkie 541 dienst welke jaren bij de DSM als nummer 7 dienst heeft gedaan. De loc krijgt in Beverwijk langzaam een Railion uiterlijk.
- Railion rijdt sinds begin oktober in opdracht van Intercontainer Austria een container shuttle van de Maasvlakte naar Sladkovicovo in Slowakije. De trein van rederij Hyundai rijdt één keer per week en heeft deels mooie rode Oostenrijkse Sgns wagons en heeft een grote van 75 TEU.
- Ander vervoer is wat zoeter van smaak. Want dit jaar werd het suiker seizoen op 8/10 geopend naar de Eemshaven. Dit jaar komen de treinen de grens over bij Nieuweschan en is hiermee de tweede verbinding voor Railion die de wagons 's ochtends zelf op haalt in Leer. Het contract zou over zo'n 80 treinen gaan die wekelijks zo'n vier keer aankomen.

Relatie met overheid

- Al enige maanden voert Railion overleg met het ministerie van Verkeer en Waterstaat over de sterk stijgende gebruiksvergoeding voor het spoor. Railion vreest dat op termijn een faillissement onvermijdelijk is als de prijsverhoging niet bescheidener uitvalt, zeker ook omdat de kwaliteit en de ruimte op het spoor bepaald niet rechtevenredig toenemen met de stijging van de gebruikskosten voor het spoor.

Syntus

Materieel

- De lang verwachte nieuwe LINT-treinstellen 44 en 45 arriveerden op 19-09 aan de grens bij Bentheim.

- Op 29-09 moesten vier treinen tussen Arnhem en Tiel worden opgeheven, omdat Syntus te weinig inzetbare treinstellen tot haar beschikking had.

NoordNed/Arriva

Materieel

- De DB-treinstellen serie 634 op de verbinding Leer – Nieuweschans worden vanaf december waarschijnlijk vervangen door treinstellen BR 614.
- De beschadigde 3201 kwam omstreeks 26-09 weer in dienst.
- Treinstel 3225 werd op 05-10 op proefrit gestuurd. Via Amersfoort en Utrecht maakte het treinstel een retourrit naar Utrecht Lunetten.

Overige vervoerders

ACTS

- ACTS is steeds druk met nieuw werk. Op 19/9 werd er nog een draadstaaltrein naar Rhenus gebracht naar de Waalhaven. Op dezelfde dag volgde achter de ER9 35 gesloten wagens type Hbillns vanuit Emmerich naar Kijfhoek en via Bergen op Zoom gingen die wagen beladen terug op 26/9.
- Een dag later nam de Linz shuttle ook nog een stammetje ketels mee voor Soja. Weer wat anders was het treintje met bio-ethanol wat ERS i.o.v. ACTS op 8/10 van Emmerich naar Botlek bracht en ACTS zelf leeg terugbracht op 12/10.
- Vanaf 26/9 rijden de Linz shuttle's op andere tijden. Door de weeks later en op zaterdag juist eerder! Voor details verwijs ik u naar de dienstregelingpagina op www.rolandrail.net.
- Omdat de VSM geen tractie kon leveren door personeelstekort reed de 7101 op 29/9 met drie fraaie salonrijtuigen een slag Rotterdam Zuid – Maasvlakte voor het Havenbedrijf.

ERS

- Op 30/9 kwam de tijdelijke ERS1203 (Vossloh G1206) in dienst. De loc was eerst tijdelijk bij Rail4Chem in dienst als R4C1205. De loc verving de gehuurde PB12 van DLC die op 1/10 terug moest naar z'n eigenaar in België. Door de komst van de derde G1206 bij ERS rijdt de Neuss shuttle weer zes slagen per week. Gereden worden nu treinen 41781 ma-vr, 41782 di-za, 41783 za/zo & 41784 op ma. Voor tijden zie de dienstregelingpagina op www.rolandrail.net.

Rail4Chem

- Op 10/9 bracht de R4C1201 de defect geraakte VSRT 106.2 (ex SL-1002) vanaf de Botlek naar de VSRT vestiging in Dordrecht Zeehaven.
- Op 13/9 verscheen de R4C2003 in het bekende R4C jasje. Het leuke aan deze loc is dat deze uiting geeft aan European Bulls, een samenwerkingsverband van verschillende Europese vervoerders. Een dag eerder kwam de tijdelijk R4C1205 aan in het fabrieksjasje (blauw/wit). De loc draagt fabrieksnummer 5001507 en bleef bij R4C totdat de eigen R4C1203 geleverd kon worden. Deze kwam, wel in R4C livrei, op 30/9 aan in Bad Bentheim en werd 's nachts in opzending meegenomen met de graantrein naar het Rotterdamse. De 1205 werd snel geleverd omdat R4C de 2001 (brandschade) en de 2002 (gescheurd carter) moest missen en R4C een ernstig loccen tekort had. De R4C2002 kwam half september weer gerepareerd terug. De 2001 wordt waarschijnlijk niet meer hersteld.
- R4C is ook niet vies van een extraatje en reed op 18/9 een extra trein van Waalhaven Zuid naar Emmerich met lege hout-snippercontainers die tussen Duitsland en Zwitserland ingezet gaan worden en bracht begin oktober een sleep Cronifer-Eanos'n weg t.b.v. revisie.
- In het weekend van 18 & 19/9 werd voor VSRT de PB19 geleend bij DLC voor het rijden van steenslag treinen t.b.v. werkzaamheden tussen Geldermalsen en Zaltbommel. De PB 19+Railpro Fccpps'n rijden momenteel normaal bij Eichholz in Duitsland, voor ballast- en porfiervervoer vanuit Lederhosen, en de hele trein was dus een lang weekend gehuurd van Eichholz.
- Op 26/9 reed de Sloetrein met twee locs (helaas voor en achter). Beide Class 66 van de GmbH, PB05 & 66.020, gingen naar Duitsland omdat de PB05 een week in onderhoud ging in de werkplaats van HGK in Brühl en de 66.020 de tractie ging verzorgen tussen Gladbeck en Geleen Lutterade.

RRF

- Half september werd de RRF3 ontslagen uit de Nedtrainkliniek van Feijenoord nadat deze op 26/8 ernstig defect raakte. Sinds begin oktober verzorgt RRF het rangeerwerk voor de Rail4Chem graantreinen op de Botlek. Loc RRF2 is hier voor uitgekozen.

Spitzke

- De V100-en van Spitzke krijgen hun onderhoud bij Shunter aan de Rosestraat in Rotterdam. Zo bracht de Alstom 203.101 loc Marielle op 14/9 naar IJsselmonde voor het herstel van een ATB-spoel. Op 15/9 ging loc Truus op transport van het Duitse Stendal naar Nederland. Hiermee werd het de tweede eigen loc van Spitzke Nederland.

Strukton

- Bij ballast vernieuwing in Weesp gebruikte Strukton in het weekend van 8/10 ACTS wagens voor de afvoer van vuile ballast in open containers. Deze methode was nieuw voor Nederland!

Betuwroute

- Na Railion dreigen ACTS, ERS en Rail4Chem na de opening van de Betuwroute in 2007 geen gebruik van de lijn te maken. De vier bedrijven hebben onderzoek laten doen naar de mogelijkheden om de route te gebruiken. De hoge prijs die de overheid waarschijnlijk gaat vragen voor gebruik van de lijn, leidt ertoe dat rendabele exploitatie nauwelijks mogelijk is.

- Halverwege september werd bekend dat een consortium bestaande uit ProRail, de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam en het particuliere TowRail een businessplan hebben ontwikkeld. De Tweede Kamer ging eerder dit jaar niet akkoord met een plan van ProRail en het Rotterdamse havenbedrijf. De exploitatieverliezen voor rekening van de overheid zouden te hoog zijn. Ten opzichte van het oude concept heeft het consortium de aanloopverliezen gehalveerd. Het ongebruikt laten van de Betuweroute kost per jaar 15 miljoen euro, terwijl bij exploitatie door het consortium alleen de eerste vijf jaar aanloopverliezen ontstaan van 35 miljoen euro. Dat bedrag zou door de overheid moeten worden opgebracht. Na vijf jaar bereikt de exploitatie het break-evenpunt. Overigens is een meerderheid van de Tweede-Kamerfracties voor een constructie waarbij de overheid de aanloopverliezen voor haar rekening neemt.
- Strukton zou graag de eerste tien jaar de Betuweroute willen exploiteren en heeft daarvoor een plan ingediend bij minister Peijs. Strukton wil dit graag doen in samenwerking met Prorail en het Havenbedrijf Rotterdam en heeft als zakelijke partner de Duitse HSH Nordbank in de armen genomen. Dit plan staat naast het plan van havenbedrijven Rotterdam & Amsterdam en het commerciële Towrail. Omdat de keuze vanuit de overheid voor welke vorm van exploitatie men overgaat hebben ACTS, ERS en Rail4Chem een cynische actie "I Love Betuweroute" gestart en hun locs met grote stickers getooid.
- Een stukje Betuweroute bestaat al 25 jaar. Op 30/9 was het feest voor de zakelijke relatie's en op 1/10 mocht het publiek een kijkje nemen op het 25 jaar oude Kijfhoek. De SSN reed voor de VIP's op 30/9 een avondrit tussen Kijfhoek en Maasvlakte! en pendelde op 1/10 tussen Zwijndrecht en een tijdelijk station Kijfhoek wat een mooi houten perron had gekregen. De stoompendel bestond uit de 01.1075 en 65.018 met de SSN stam en op het terrein stonden van ACTS 6702 & 5812, HGK leverde de DE64, Railion was vertegenwoordigd met de 232.905, 1614 & Class 66 266.452 en de demonstratie ketelwagen. Van Rail4Chem waren de PB02, 1201 & 2002 op de materieelshow. Op de show stal de RRF3 van Rotterdam Rail Feeding.
- Omdat de goederentreinen bij de ECT op de Maasvlakte vaak vertraging oplopen gaat de ECT met de vervoerders in conclaaf. Klachten zijn vooral dat er op de terminals te weinig personeel is om de treinen te lossen en te laden. Maar de ECT is ook afhankelijk van toeleveranciers van containers. Gesproken gaat worden om eventueel lading te laten staan die niet op tijd op de terminal wordt afgeleverd om beladen te worden.

IJzeren Rijn

- De soap om het baanvak Weert – Budel – Neerpelt krijgt nog steeds een negatief vervolg helaas. Hierdoor kan DLC hun dienst via deze lijn nog steeds niet activeren. De gemeenten Weert en Cranendonck verwijten minister Peijs incompleet en mogelijk incorrect geweest te zijn in beantwoording van kamervragen. Ook stellen de gemeenten dat de lijn niet gebruikt kan worden omdat de infra in slechte staat zou verkeren. Volgens de gemeenten is er geen structureel gebruik meer geweest van het baanvak sinds 1991 en had een trein maar een paar wagons bij zich. Kennelijk hebben ze de treinen uit België nooit gezien die naar Budelco rijden...

ProRail

Infrastructuur

- Op de grotere stations verschenen vanaf september blauwe pictogrambordjes gemonteerd om de *rookzones* onder de overkappingen beter herkenbaar te maken.
- Van de havenspoorlijn in Harderwijk werd het spoor op 14-09 afgekeurd. Het spoor is sindsdien niet meer te gebruiken voor treinverkeer.
- Van 15- tot 21-10 wordt het baanvak Den Haag – Gouda opnieuw voor langere tijd gesloten voor grootscheepse werkzaamheden. Na de langdurige buitendienststelling van 30-07 tot 14-08 (blz. 219), is nogmaals een week nodig om de werkzaamheden af te ronden. Station Ypenburg neemt overigens in hoog tempo vaste vorm aan.
- Per 17-10 wordt ATB NG op het traject Leeuwarden – Harlingen in dienst gesteld.
- Het al jaren ongebruikte postperron op Utrecht GE zal waarschijnlijk deze maand nog gesloopt zijn. Op 12-10 werd het uitgerande verblijf gesloopt en op 13-10 een derde van de perronkap. Het perron en emplacement Utrecht GE moet plaatsmaken voor de viersporigheid richting Lunetten. De nu nog doodlopende sporen zullen worden doorgetrokken.

Infraproblemen

- Op 13-09 vond een dubbele draadbreek plaats. Tussen Vleuten en Harmelen Aansluiting bleek de draagkabel beschadigd te zijn. Tussen Rotterdam Alexander en Rotterdam Noord sloeg een gebroken hangdraad tegen de voorruit van trein 4053. Bij een controle in Rotterdam bleek treinstel 4019 van trein 21746 een beschadigde stroomafnemer te hebben.
- Op 13-09 werd een spoorstaafbreek geconstateerd aan de Oostzijde van Amsterdam Centraal. Trein 972 kwam op de breek tot stilstand en kreeg 72 minuten vertraging.
- In Dordrecht stonden op 13-09 alle treinen stil vanwege een stroomstoring bij Eneco. Daardoor konden seinen en wissels niet bediend worden.
- Van werkzaamheden tussen Geldermalsen en Zaltbommel in het weekeinde van 17- en 18-09 was al aan het einde van de middag van 18-09 bekend dat ze fors gingen uitlopen. Hoewel de prognose aanvankelijk vooruit geschoven werd naar 13.00 uur op 19-09, wist men de achterstand te verkleinen. Het spoor kwam om 07.45 uur weer in dienst.
- Op 19-09 reden tussen Zutphen en Dieren minder treinen. Een draagkabel van de bovenleiding was versleten. Drie treinen moesten worden opgeheven.
- Diezelfde dag moest worden roestgereden na werkzaamheden tussen Venlo en Roermond het voorafgaande weekend. Drie treinen liepen elk ruim twintig minuten vertraging op.
- Een week na de stroomstoring in Utrecht (zie onder) kregen de spitsreizigers in het zuiden van het land het flink voor hun kiezen. Door een voedingsstoring bij Lage Zwaluwe was er geheel geen treinverkeer mogelijk tussen Dordrecht en Breda/Roosendaal. Langzamerhand typerend voor de wijze waarop de aannemers infrastoringen oplossen, is het verschijnsel dat een storingsploeg eerst van (zeer) ver moet komen (in dit geval Zeeuws-Vlaanderen) en vervolgens een vermoeden uitsprekt van de oorzaak van de problemen. Vrijwel standaard moet er dan op onderdelen gewacht worden, waarna plotsklaps blijkt dat de aanvankelijk aangenomen oorzaak niet de juiste is. Daarop volgt de uitspraak dat een prognose niet gegeven kan worden. Na korte of lange tijd wordt als een donderslag bij heldere hemel het spoor vrijgegeven. In dit geval bood het vervangen van een transformator, na inspectie van vijf relaiskasten, geen soelaas. Om 17.25 uur was de storing, begonnen om 13.59 uur, plot-

seling voorbij.

- Een vrachtauto met porfiergrind, dat gebruikt wordt voor schouwpaden naast het spoor, kantelde tijdens het lossen van zijn lading tussen Deventer Colmschate en Holten. De wagen zakte weg en viel om, waarna de lading op in plaats van naast het spoor terecht kwam. Een stremming van bijna vier uur was het gevolg.
- Op 12-10 trad aan de westzijde van Amsterdam Centraal een storing aan de stroomvoorziening van de beveiliging op. De seinen rond Amsterdam Sloterdijk, Halfweg en op het Singelgrachttracé kwamen niet meer uit de stand stop. Een storing in een EBP-onderstation bij Amsterdam Sloterdijk bleek de boosdoener te zijn. De Amsterdamse treindienstleiders deden hun best zo veel mogelijk treinen te laten rijden. Tussen Amsterdam Sloterdijk en de Hemtunnel moesten de treinen door stoptonend sein *geloodst* worden. Na ruim een uur, waarin de treinseries 3300, 4700, 3500 moesten worden opgeheven om de treindienst beheersbaar te houden, was de storing voorbij,

Stroomstoring Utrecht

- Hoewel de kans op herhaling van de grote stroomstoring bij Utrecht van 07-04 dit jaar, statistisch gezien erg klein was geworden, ging het op 30-09 reeds opnieuw mis. Als gevolg van een UPS-storing raakte om even voor 19.00 uur de stroomvoorziening van treindienstleidingspost Utrecht gestoord. Sein- en wisselbediening was niet meer mogelijk, terwijl ook het Telerail-communicatiesysteem uitviel. Tientallen treinen strandden op de vrije baan. In het gehele gebied dat door post Utrecht wordt bediend, naast Utrecht bestaande uit Alphen aan den Rijn, Woerden, Gouda en Geldermalsen, kwam het treinverkeer stil te liggen.
- Vooral uit treinen die vlakbij Utrecht Centraal stonden, maakten de reizigers massaal gebruik van de noodknoppen deurbediening en liepen soms onbegeleid naar de perrons. Ook bij Woerden verlieten reizigers een trein. Door de gigantische omvang van de storing was het niet mogelijk reizigers met bussen te vervoeren, hoewel vanuit Eindhoven wel een twintigtal bussen gingen rijden en ook tussen Utrecht en Duivendrecht busvervoer plaatsvond.
- Treinen die onderweg waren, werden waar mogelijk teruggestuurd. Zo moesten de 1762 en 21762 op respectievelijk Voorburg en Rotterdam Alexander terugkeren.
- De spaarzame momenten dat de treindienstleiders in Utrecht wel van hun systemen gebruik konden maken, werden gebruikt om treinen die nog op de vrije baan stonden, langs perrons te dirigeren. Eerst na 21.00 uur kon op iets grotere schaal begonnen worden met het afvoeren van treinen met name vanuit Gouda richting Den Haag en Rotterdam. Rond 21.45 uur konden de eerste stoptreinen weer gaan rijden, waarna vanaf 22.09 uur alle werkplekken van post Utrecht weer 'in de lucht' waren. Het duurde tot diep in de nacht eer alle reizigers op de plaats van bestemming waren omgekomen. Vele mensen moesten met bussen of taxi's worden vervoerd, omdat de urenlange stremming tot een chaos in de materieel- en personeelinzet geleid had.
- Op 07-10 's avonds, een week na de grote stremming, deelde NS bosjes herfstchrysanthen uit aan vrijdagse treinreizigers. De storing bleek achteraf veroorzaakt te zijn door kortsluiting, die ook de noodstroomvoorziening had uitgeschakeld.

Dynamisch verkeersmanagement Schiphol

- Vanaf 03-10 werd een proef gestart rond Schiphol, waarbij de treinenloop flexibeler wordt geregeld. De proef is een voorbode van het dynamisch verkeersmanagement dat met ingang van de dienstregeling 2007 ingevoerd wordt. De indienststelling van de HSL-Zuid leidt tot een stijging van het aantal treinen dat per uur per richting door de tunnel rijdt tot 24. De proef bestaat enerzijds uit het bekorten van alle stationnementen met één minuut. De tijd komt terug in de rijtijd na het verlaten van de tunnel. Anderzijds wordt de volgorde van de treinen in de tunnel afhankelijk gemaakt van de volgorde waarin ze zich aandienen bij de ingang van de tunnel. De buitenste eilandperrons worden afwisselend links en rechts bediend; vijf minuten voor binnenkomst van de trein wordt het definitieve spoor bekendgemaakt. Om de maatregel goed te kunnen testen worden alle treinen van NSR in één richting over één tunnelspoor geleid. Benelux- en Thalys-treinen vallen niet onder de proef. Van 05- tot 08-10 werd tussen 19.00 en 22.00 uur voor het eerst proefgedraaid, op 09-10 tussen 07.00 en 12.00 uur. Op 10-10 en 12- tot en met 15-10 wordt de werkwijze tussen 15.00 en 19.00 uur aangewend. Een week later, op 17-, 19-, 21- en 22-10 geldt DVM tussen 07.00 en 12.00 uur. Voor de daaropvolgende twee weken worden de tijden nader ingevuld.
- Om de reizigers tijdens de proef te begeleiden, worden de reguliere servicemedewerkers op Schiphol geassisteerd door machinisten.

GSM-R

- Het nieuwe communicatiesysteem GSM-R werkt nog niet naar behoren. Tijdens de sinds 09-2004 gehouden proeven is gebleken dat het inbouwen van de apparatuur in het rollend materieel niet voortgezet moest worden. Sindsdien hebben ProRail, Siemens en NS gewerkt aan aanpassingen in het systeem. Wanneer IVW de verbeterde apparatuur heeft goedgekeurd, krijgen een klein aantal treinstellen en locomotieven de nieuwe communicatieapparatuur ingebouwd. De Telerail verdwijnt uit dit materieel. Nadat deze praktijkproef ten einde is, kan de seriematige inbouw van de treinapparatuur starten.
- Op 05-10 trad overigens nog een landelijke storing van het GSM-R-netwerk op. De alarmoproep functioneerde niet meer.
- Op 11-10 was het GSM-R-netwerk rond Den Haag enige uren gestoord.

Onregelmatigheden bij vervoerders

- De eerste gladde sporen van het seizoen werden op 13-09 geregistreerd. Op de Hoekse Lijn moest de dienstuitvoering tussen Maassluis en Maassluis West worden uitgedund. Men wilde het risico niet lopen dat een in Maassluis West eindigende trein over de open overweg zou schieten.
- Die dag botste trein 3060 tussen De Haar en Maarn met een auto, waarvan de beide inzittenden om het leven kwamen. Met behulp van twee andere VIRM-en werden de 300 reizigers uit de 3060 geëvacueerd.
- Op 15-09 ging het net goed bij Rotterdam Kleiweg, toen de 2006 en 2034 als trein 15611 aan het glijden sloegen en de geopende overweg passeerden. Vanaf het moment dat de trein begon te glijden bediende de machinist de typhoon, zodat de weggebruikers bleven wachten voor de overweg.
- Trein 2272, gereden door mDDM 7874, kwam op 14-09 bij Heemstede-Aerdenhout in aanraking met in het spoor gelegde stenen. Het stel kon in dienst blijven.
- Tegen VIRM 9524, het voorste treinstel van trein 2268, werd op 15-09 bij Dordrecht Zuid een steen geworpen. Een buiten-

zijruit sneuvelde, waarna in Rotterdam een noodreparatie noodzakelijk was.

- Op 17-09 maakte een onbekend gebleven locomotief zich op de Kijfhoek zelfstandig en rolde richting de hoofdbaan. Door snel ingrijpen van de treindienstleider kon de loc naar een 'veilig' spoor worden geleid.
- Naar verluidt door een baanstoring bij Oud-Zaltbommel kwam trein 956 op 19-09 (loc 1742/BDs 82-77 003) na een ATB-remming tot stilstand. Er moest een mDDM aan te pas komen om de trein weg te slepen naar Utrecht. Op 19-09 kwam dezelfde combinatie, met dezelfde machinist en onder hetzelfde treinnummer, opnieuw tot stilstand tussen Zaltbommel en Geldermalsen. Het euvel kon nu wel door de machinist opgelost worden.
- Op 19-09 verloor Rail4Chem-trein 47715 tussen Breda en Tilburg de laatste twee wagens. De Plan V (!) van stoptrein 5257 gaf de twee laatste wagens een zetje, waarna deze weer met de rest van de trein gekoppeld konden worden. Nog tijdens deze manoeuvre verloor ook trein 48745 bij Gilze-Rijen enkele wagens, eveneens door een afgebroken koppeling.
- Op 21-09 reed loc 1843 als trein 5868 tussen Weesp en Keverdijk een dier aan. Op bijna hetzelfde moment reed een onbekend gebleven trein daar vlak in de buurt een dwarsligger aan. Vandalen hadden deze recht op in het spoor geplaatst. De 1843 en de stam met Bvk 26-37 113 van 5868 kwamen op 22-09 voor reiniging naar Arnhem Berg.
- Door een vaste rem van BDs 82-77 005 ontstond op 22-09 tussen Vught en Boxtel een brandje onder trein 300829. Het treinpersoneel spoot een brandblusser leeg, waarna de trein met 10 km/h naar Eindhoven kwam.
- Diezelfde dag strandden de Plan V's 929, 923 en 947 in Woerden door een veiligheidsstoring in een tractiemotor van de voorlopende 929. Nadat de betreffende motor buiten dienst gezet was, kwamen de stellen naar Utrecht. Door andere problemen rond Utrecht kon dat pas aan het eind van de middag gebeuren. De 929 ging 's avonds richting Onderhoudsbedrijf Zwolle, in het gezelschap van de 814 en 875, waarvan elk een draaistel was afgesloten.
- In Zwolle botsten op 29-09 de 4248 en 4088 met het juk van spoor 60. Aan de 4248 ontstond forse schade.
- Op 30-09 strandde trein 10770 (ICM 4083) op het bovenleidingloze gedeelte van de brug tussen Akkrum en Grou-Jirnsum. Trein 10572 (4061+4096) duwde zijn voorganger met enige moeite weer onder de draad.
- Eveneens op 30-09 verloor de 829, samen met stel 885 als trein 6668 onderweg, bij Chèvremont zijn stroomafnemer. Het stel kwam naar OB Maastricht.
- Loc 6470 ontspoorde op 03-10 op emplacement Eindhoven met één draaistel op wissel 897.
- Die dag had een andere Railion-loc te Moerdijk op het terrein van Seaport een aanrijding met een auto, waarvan de inzittenden licht gewond raakten.
- VIRM 8731 ontspoorde op 04-10 op het opstelrein van Nijmegen en kwam met twee draaistellen naast de rails te staan. Een bovenleidingportaal raakte beschadigd. Diverse treinstellen werden door de ontsporing opgesloten. Het stel, waarvan een draaistel vervangen moest worden, kwam op in de nacht van 12- op 13-10 met de 8734 alvast naar Amersfoort Bokkeduinen. De 8734 moest in Amersfoort zijn om een manco in 72019 aan te vullen.
- Trein 10517 was op 07-10 weinig fortuinlijk. Nadat het tweede treinstel van de als 80105 leeg uit Onderhoudsbedrijf Onnen komende compositie in Onnen moest achterblijven, beschadigde de solo rijdende 4075 tussen Meppel en Steenwijk de bovenleiding. Van de brug over de Smildervaart raakte de stroomrail defect en enkele bevestigingen daarvan beschadigd. De stroomafnemer van de 4075 raakte verstrikt in de bovenleiding.
- Op 07-10 vond een ernstig geval van vandalisme plaats tussen De Haar en Ede-Wageningen. Onverlaten hadden op beide sporen bankschroeven gemonteerd. Met één daarvan kwam trein 2072 (9402+9412) in botsing. De 9402 moest naar Onderhoudsbedrijf Onnen komen voor herstel.
- Die dag liep ook loc 6519 uit de rails, en wel op wissel 220 in de Rondolaan te Pernis. Opvallend was dat ook hier vandalisme in het spel lijkt te zijn, want de politie pakte nog diezelfde dag drie mannen op die met de ontsporing in verband werden gebracht. Hersporing van de 6400 kostte anderhalf uur.
- Bij binnenkomst in Leeuwarden glibberde trein 10525 op 08-10 tegen een juk. In stel 4092 vielen vijf gewonden, waarvan er met ambulances naar het ziekenhuis werden afgevoerd. Met behulp van de 4250 kwam de 4092 naar Onnen. Daar werd de (na de botsing defect geraakte) compressor aan een technisch onderzoek onderworpen, al is niet duidelijk wat deze met de botsing te maken heeft.
- In loc 1729 van DD-AR 7406 ontstond op 10-10 in Den Haag Centraal een kleine brand in een hoogspanningskast. De brandweer kwam ter plaatse, maar de brand ging vanzelf uit. De 1837 sleepte de stam naar Onderhoudsbedrijf Leidschendam, waar direct de loc werd gewisseld met de 1703. Nadat de stam op 11-10 in 75119 werd ingezet, werd de stam in Den Haag nogmaals afgekeurd vanwege een ontbrekende vonkenkap van loc 1703. Na herstel door de storingsmonteur werd de DD-AR leeg naar Rotterdam gebracht, maar al bij Den Haag HS constateerde de machinist problemen met de snelschakelaar. Nadat de trein in Rotterdam binnengelopen was, werd hij opnieuw door de storingsdienst onderzocht. Op 12-10 kwam de stam weer in dienst, nadat van de loc één motor buiten dienst was gesteld.
- Plan T 523 kreeg op 11-10 te maken met brand in de B-bak door een defecte snelschakelaar. Het stel kwam als trein 4422 tot stilstand in Berghem, tussen Oss en Ravenstein. Kort na middernacht werd de Plan T door de 853 en 886 via Arnhem naar Revisiebedrijf Haarlem gesleept. In Utrecht werd de 512 bijgeplaatst, die naar Onderhoudsbedrijf Amsterdam moest voor onderhoud. Door een stremming bij Abcoude moest de onderhoudslag 80470 eerder die avond worden opgeheven.
- Een vrachtauto van Heineken botste op 12-10 op de overweg in de Tongersestraat tussen Boxtel en Eindhoven tegen de zijkant van de trein 1937. Vooral de 1844 en het eerste rijtuig van de daarachter lopende stam 5407 moesten het ontgelden. De vrachtwagen kon op eigen kracht achteruit rijden. Nadat de 1937 in Eindhoven was aangekomen, kwam de 1844 op eigen kracht nog diezelfde middag naar RB Tilburg. De ICK-stam moest OB Maastricht opzoeken.

RandstadRail

- RET-sneltramrijtuig 5264 werd op 15-09 door Railion met behulp van uit Amersfoort overgebrachte koppelwagens en een Overnight Express-Dm teruggebracht van Onderhoudsbedrijf Leidschendam naar de werkplaats aan de Waalhaven. Loc 6502 verzorgde de tractie van het transport.
- Van de vier minuten extra rijtijd die per 05-04 tussen Leidschendam-Voorburg en Pijnacker werden ingebracht, verdwijnen er met ingang van 11-12 weer drie. De rijtijdverlenging is het gevolg van het enkelspoorrijden over een hulpbaan in Pijnacker. Het hulptracé ligt er om de bouw van de verdiepte halte in het centrum van Pijnacker mogelijk te maken. Vier extra minuten bleek echter erg veel van het goede: meer dan regelmatig zijn de treinen enkele minuten te vroeg in Pijnacker en Leidschen-

dam.

- Met treinstel 2886 werden op 19-09 video-opnamen gemaakt voor RandstadRail. De camera maakte drie retourslagen Den Haag Centraal – Rotterdam Hofplein (in de reizigersdienst).
- In deze kolommen werd al eerder bericht over de capaciteit van Den Haag Centraal, die het gebruik van de sporen 11 en 12 voor de RET-metro's van RandstadRail, slechts enkele jaren mogelijk maakt. Inmiddels is de optie van een ondergronds eindpunt daadwerkelijk in studie.

Ontsporingen Amsterdam

- Op 16-09 presenteerde IVW haar bevindingen inzake de ontsporingen aan de westzijde van Amsterdam Centraal op 06-06 en 10-06. Was het eerste deraillement nog het gevolg van een gebroken wielband van een Railpro-onderlosser, het tweede incident is te wijten aan een 'werkfout' van ProRail. Bij deze ontsporing liepen de laatste drie wagens van kolentrein 47760 uit de rails. De ontsporing bleek het gevolg van een foute wisselstand. Die bleef voor de treindienstleider onopgemerkt doordat de wisselbeveiliging deels was uitgeschakeld, een gevolg van de herstelwerkzaamheden die na eerste ontsporing noodzakelijk waren.

HSL-Zuid/HSA

- Op emplacement Rotterdam Centraal wordt de komst van de HSL-Zuid steeds zichtbaarder. Aan de westzijde zijn de eerste twee sporen zichtbaar van de uit Hoofddorp komende hogesnelheidslijn en de nieuwe, kruisingsvrije invlechting van een vooral voor goederenvervoer bedoelde verbinding tussen de lijn uit Gouda en de 'lage' sporen van emplacement Rotterdam. Aan een tweetal sporen in het verlengde van de sporen 5 en 4 wordt nog gewerkt. Het perron langs spoor 4 is in de afgelopen jaren verlengd en is nu geschikt voor treinen tot 400 meter lengte. Met de verbinding naar het perronloze spoor 5 kunnen goederentreinen uit de richting Gouda direct en zonder kruisingen à niveau invoegen richting Dordrecht. In het weekend van 22- en 23-10 vindt weer een grootschalige buitendienststelling van emplacement Rotterdam plaats om enkele sporen aan te sluiten.
- Halverwege oktober werd dan eindelijk uitgesproken wat al enige tijd sluimerde: de indienststelling van de HSL-Zuid wordt tenminste met tien maanden vertraagd. Niet vanwege problemen met de infra, maar omdat het materieel niet tijdig geleverd kan worden. Het ministerie van V&W meent dat HSA in gebreke blijft en vindt dat het bedrijf op zoek moet naar vervangend materieel. HSA en SNCF stellen zich op het standpunt dat de overheid de specificaties van de ERTMS-beveiliging te laat heeft vastgesteld. Zij stellen de inbouw van een tweede beveiligingssysteem voor, ook omdat ERTMS nog nergens in Europa zonder terugvalmogelijkheid wordt gebruikt. De inbouw van Belgische TBL-2-beveiliging zou volgens HSA zonder vertraging kunnen geschieden. In het Thalys-materieel is deze beveiliging al aanwezig. HSA (lees: NS) speelt hoog spel, want met AnsaldoBreda als leverancier zijn problemen met de levering van het materieel vrijwel onvermijdelijk. Met andere woorden: ook al wordt een andere beveiliging gebruikt, is de kans groot dat de treinstellen alsnog niet tijdig gereed zijn.

Aanbestedingen

- De Provincies Limburg en Noord-Brabant en het Knooppunt Arnhem-Nijmegen legden op 12-09 in een samenwerkingsovereenkomst vast hoe zij na decentralisatie de Maaslijn Roermond – Nijmegen willen exploiteren. De verbinding hoort bij de spoorlijnen die nu nog door NSR worden geëxploiteerd maar, omdat ze niet onder het *Kernnet* vallen, in de nabije toekomst worden aanbesteed door provinciale overheden.
- Op 05-10 om 12.00 uur sloot in de inschrijving voor de aanbesteding van de *Valleilijn* Ede-Wageningen – Amersfoort. Vijf bedrijven hebben geboden: NS Reizigers, Syntus, Connexion, Arriva en BBA/Connex.
- Het Programma van Eisen van de provincie Gelderland bevat twee opties met daarbinnen enkele varianten. Door punten-toekenning wordt op een heldere wijze de winnaar bepaald. Het bedrijf dat de meeste punten verzamelt, wint de concessie.
- Optie 1 kent de volgende elementen:
 - frequentie (maximaal 70 punten);
 - inzet van nieuw of omgebouwd materieel; (14 punten);
 - keuzes in een 'marktwerkingplan' (10 punten);
 - keuzes in een plan voor de sociale veiligheid (6 punten).
- Indien er geen inschrijvers zijn voor optie 1, geldt optie 2:
 - geldbedrag van de benodigde subsidie (de laagste prijs wint 70 punten);
 - frequentie;
 - inzet van nieuw of omgebouwd materieel; (14 punten);
 - keuzes in een marktwerkingplan (10 punten);
 - keuzes in een plan voor de sociale veiligheid (6 punten).

Wist u dat...

- Blokkendoosmotorrijtuig Jaap op 16-09 een gezelschap NS-ers vervoerde van Utrecht naar 's-Hertogenbosch en daarvoor eerst in het spoorwegmuseum stuurstandrijtuig Ces 8104 ophaalde?
- weekblad *Autoweek* haar lezers de tip aan de hand deed per ICE naar de internationale autobeurs IAA in Frankfurt te reizen?
- het *Nederlands Bijbelgenootschap* zich half september inzette om de nieuwe bijbelvertaling in te nomineren voor de NS Publieksprijs?
- de *Stichting Mat '54* op 17-09 op stap ging met de 766 en daarbij, met behulp van de 2459 en een door de 1756 naar Apeldoorn gebrachte koppelwagen, ook in Beekbergen terecht kwam?
- de 2035 van 10-09 tot 19-09 in Onderhoudsbedrijf Amsterdam verbleef?
- de 511 op 29-09 een Sprinterdrie verving op de Hoekse Lijn?
- de 4241 op 29-09 insprong voor een ICR-stam en trein 960 van Eindhoven naar Amsterdam reed?
- de 4226 na een stroomstoring trein 5150 Den Haag – Dordrecht reed en de 4087 om dezelfde reden de slag 5157/5156?
- mat '46-treinstel 273 op 28-09 van Arnhem naar Onderhoudsbedrijf Maastricht kwam voor een onderhoudsbeurt en op 30-09 weer terugreed?

- de Plan V's 912, 866, 900 en 873 op 26-09 oude tijden deden herleven in de treinserie 3600?
- op 27- en 28-, 29- en 30-09 het in 813, 912, 866 en 900 gewijzigde kwartet nog steeds op de IJssellijn reed?
- aan de vaalgele kleur duidelijk zichtbaar is dat sBk-rijtuig 4026 in 1994 na herstel van op 05-02-1994 bij een botsing met loc 1739 te Den Haag opgelopen botsschade opnieuw geschilderd is?
- op 01-10 de 113 van de HIJSM een op alle fronten geslaagde donateursrit naar het noorden des lands maakte?
- op 02-10 vanwege het Leidens Ontzet mDDM-stammen, waaronder de 7866 en 7822, in de treinserie 8800 Leiden – Utrecht reed?
- Sprinter 2883, nadat hij op 03-10 twee Plan V's had vervangen (zie bij 'A32'), eveneens mat '64 verving tussen Utrecht en Baarn?
- op 07-10 in Utrecht Centraal een *koffierugzak* van de per 04-10 weer ingevoerde treincatering in spoor 11 viel?
- sommige machinisten die de pendelslagen Utrecht – Utrecht Maliebaan rijden, verzuchten dat ze liever treinen rijden waarbij niet een groot deel van de reizigers beter dan de machinist denkt te weten hoe een trein gereden moet worden?
- de vertreksporen in Rotterdam C van de intercity's en sneltreinen richting Utrecht (voorheen 11/12) per 03-10 zijn gewisseld met die van de stoptreinen (13/14)?
- de bewoner van station Enkhuizen op 08-10 verrast werd door de aanwezigheid van de losse 1858 op spoor 2 aldaar?
- de loc haar DDM-stam op de opstelsporen had achtergelaten, met maximaal 100 km/h naar Alkmaar kwam en daar van een defect aan een stroomafnemer werd afgeholpen?
- mat '46-treinstel 273 op 08-10 Pec-postrijtuig 1902 van Blerick naar Revisiebedrijf Tilburg sleepte?
- op 10-10 het treinverkeer in Zaandam rond 21.15 enige tijd moest worden stilgelegd in verband met een loslopende geit op het emplacement?
- deze geit middels een verdovingsgeweer zou worden uitgeschakeld, maar voortijdig het hazen- (!) pad koos?
- DD-AR 7444 in de nacht van 10- op 11-10 een ICM verving in de nachtnettrein 1401 en 1414?
- trein 69501 Bentheim – Botlek in de nacht van 10- op 11-10 de fly-over bij Amersfoort niet opkwam en een zetje kreeg van de 342374 van Oldenzaal naar de Maasvlakte?
- ICM 4071 op 12-10 na 21734 A te hebben gereden, uit de dienst werd genomen omdat een sterke brandlucht in het stel werd geroken?
- DE-II-treinstel 164 van de HIJSM aangekocht is door de *Controversy Tram-Inn* in Hoogwoud, een boerderij waar ook al twee Duitse trams opgesteld staan?

Stoomtram Hoorn Medemblik

Stoomsfeer in de winter: sfeervol reizen in de stoomverwarmde Museumstoomtram kan in de maand december met de volgende speciale stoomtrams:

<u>Warme Wintertram</u>	10, 11, 17 en 18 december
Hoorn vertrek	12.15 uur
Medemblik aankomst	13.20 uur
Medemblik vertrek	13.55 uur
Hoorn aankomst	15.00 uur

Prijs voor volwassenen: € 21.25, kinderen van 4 tot en met 11 jaar € 15.70, peuters van 2 en 3 jaar € 3.35.

Kerstritten 24 tot en met 27 december

Aanvangstijden programma: 10.15 uur, 11.45 uur, 13.15 uur en 14.45 uur

Het programma begint met een rondleiding langs de collectie historische stoomtramrijtuigen en wagens in de lange rijtuigloods te Hoorn. Aansluitend wordt een rit in stoomverwarmde rijtuigen met de stoomtram naar Wognum gereden en terug. Het programma duurt circa twee uur.

Prijs van het arrangement voor volwassenen is € 11.20, kinderen van 4 t/m 11 jaar betalen € 10.05 en peuters van 1 t/m 3 jaar € 4.50. Dit is inclusief warme chocolademelk. Reserveren is aan te raden.

Voor meer informatie en reservering kunt u contact opnemen met het Verkoopkantoor van de Museumstoomtram: Tel. 0229-214862 of info@museumstoomtram.nl.

Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij

Het jarenlang buiten staande, en zwaar door graffiti geteisterde, ex NS rijtuig plan E, kreeg zowel van binnen en buiten een grondige opknappbeurt. Het verscheen weer op de rails in een donkerblauwe kleur. Het ging mee als begeleidingsrijtuig van stoomlok 1220 naar de VSM manifestatie Terug naar Toen. Het zal dienst gaan doen als verblijfswagen voor diverse werkgroepen tijdens werkzaamheden langs de lijn. Na herstel van ketelschade kwam stoomlocomotief 1040 vóór de stoomtreindagen weer in dienst. De loc is geheel in een zwarte kleurstelling geschilderd. Voor de eerste dieseldag 25 september jl. kwamen dieseltreinstel 113 van de HIJSM, dieseltreinstel 186 van de HSA en diesellocs 2278 (machinistenclub) en 6508 van Railion naar Simpelveld. De toegezegde Talent kwam helaas niet. Op deze dag werd een intensieve dienst gereden, waarbij ook het goederenvervoer (met lok 639 NS, in groene kleurstelling) niet werd vergeten. Daags ervoor werd helaas een geplande fotorit met goederentrein afgelast wegens gebrek aan (van te voren aangemelde) belangstellenden.

Museum Buurt Spoorweg

De MBS te Haaksbergen heeft opnieuw, in eigen beheer, een unieke stoomlocomotief uit de collectie gerestaureerd.

Zondag 16 oktober stond de najaarsstoomdag van de MBS in het teken van de presentatie en indienststelling van stoomlocomotief Tigerli/ Navizence uit het bouwjaar 1910. De in Zwitserland gebouwde locomotief met een gewicht van 33.000 kg, is een soortgenoot van de serie NS 7851 die kort na de oorlog dienst deed als rangeerlocomotief in Nederland.

In 2002 is op initiatief van de Griekse universiteit van Thessaly het Europese project "Steamrailnet" van start gegaan. Dit project, bestaande uit een samenwerking tussen zes museumlijnen in Europa, heeft ten doel het uitwisselen van kennis m.b.t. de restauratie van stoomlocomotieven en het veiligstellen van dit bijzondere industriële erfgoed. De MBS heeft als enige Nederlandse deelnemer in het project, de stoomlocomotief Tigerli/ Navizence ingebracht als te restaureren object.

In de zomer van 2003 is de MBS gestart met de demontage van de locomotief, en zijn alle onderdelen schoongemaakt, onderzocht en genummerd opgeslagen in het magazijn. Het frame is door een straalbedrijf onderhanden genomen, en in de werkplaats te Haaksbergen is het nodige plaatwerk bewerkt en van een verflaag voorzien. Tijdens de zomermaanden van 2004 is er hard gewerkt aan de revisie van onderdelen zoals, drijfwerk, veren, remwerk enz., en in het najaar van 2004 is er gestart met de opbouw van de locomotief. Een belangrijke mijlpaal was het plaatsen van de nieuwe ketel op het frame en de keuring door het stoomwezen. Het voorjaar van 2005 stond in het teken van het plaatsen van het frame op de wielen en de verdere opbouw.

BOEKEN

TRANSPRESS: **Deutsche Bundesbahn, ein Rückblick auf die Jahren 1949-1990** (Wollny/Knippling). Een perfect totaalfotoalbum over de Westduitse spoorwegen, zoals wij die als hobbyisten kenden. In fraai zwart/wit met enkele kleurenssecties toen deze fotografie nog niet zo ontwikkeld was. Er zijn zelfs twee hoofdstukken over materieelkleuren die niet bevielen. Wat is er verder? Gigantisch veel! Het boek bestaat uit 2 hoofddelen, 1949-1968 en 1969-1993. In totaal 23 hoofdstukken! Met onder andere een prachtstuk over de trein en zijn klassieke signalen, grote locomotieven, bruggen, de laatste jaren van de locveteranen, een heel lang stuk over de stoomtractie, grote stations, depôts, DB op de weg, goederenverkeer, DB als arbeidsplaats, DB in badplaatsen en aan de Oostgrens etc, etc. Werkelijk een totaalbeeld in 397 bladzijden voor € 24,90. Dit is één van de beste zo niet het beste DB totaalboek überhaupt. Je krijgt waar voor je (weinig) geld.

TRANSPRESS: **Bennett Metro, die Geschichte der Untergrundbahnen**, door David Bennett. Een ongewoon boek als vormgeving van een documentaire. De artistiekheid van de illustraties staat voorop. Veel uiterlijkheden zoals opvallende stations en weinig over het materieel. Dit laatste is bij ondergrondse lijnen ook niet zo belangrijk voor de hobbyist. De samensteller wijdt hoofdstukken aan lang bestaande metro's zoals Londen, Parijs, Berlijn, Budapest, New-York. Moskou stamt uit de 30-er jaren van de 20^e eeuw en is van de stations verreweg het mooiste. Er is aandacht voor de nieuwe Jubilee Line en de verlengde Piccadilly Line in Londen. Shanghai is ook in de picture. Er is nogal wat aandacht voor moderne versieringen op de stations inclusief zogenaamde Ondergrondskultur. Een bijzonder boek in meerdere opzichten. Bijna alle illustraties in kleur. 174 blz., 22 X 28 cm., ISBN 3-613-71262-8, prijs: € 29,90.

75 jaar NVBS

In 2006 bestaat de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden van Spoor- en Tramwegen 75 jaar. Dat gaat de NVBS vieren met tal van bijzondere activiteiten. Niet alleen wordt teruggedaan in de tijd, maar ook stilgestaan bij het heden en naar de toekomst gekeken. Wat gaat de NVBS zoal doen?

Op 11 juni 2006 wordt er in Amsterdam een groots tramspektakel gehouden, dat een beeld zal geven van het elektrische stadsvervoer rond het oprichtingsjaar van de NVBS en het beeld 75 jaar later in de vorm van gelede lagevloertrams; 75 jaar stadsvervoer dus. Gepland is een pendeldienst met zo'n 15 trams in Amsterdam-West.

Een treinfest met een keur van bijzonder spoomaterieel vindt op 14 oktober 2006 plaats in de driehoek Apeldoorn-Dieren-Zutphen. Hier is er sprake van een REIS IN DE TIJD met zo veel mogelijk spoomaterieel van rond het openingsjaar (tot 1935), van tegenwoordig en zelfs van de toekomst met stoom-, diesel- en elektrische tractie rond Apeldoorn.

Een jubileumboek is voorzien in mei 2006.

Een congres staat voor mei 2006 gepland.

Een tentoonstelling staat op de rol voor najaar 2006

Een fotowedstrijd zal in de zomer worden gehouden.

Een jubileum-DVD zal ultimo 2006 het licht zien.

Noteert u de data vast in uw agenda! Dit alles nog onder enig voorbehoud. Er kan wat wegvallen; er kan ook wat bijkomen. Info op: www.nvbs.com

RAIL - A G E N D A (BINNENLAND)

Heden t/m 30 oktober 2005: Tentoonstelling "Treinen op het Spoor", Museum van de Twintigste Eeuw, Bierkade 4 in Hoorn. Di t/m vr 10 - 17 uur, za en zo 12 - 17 uur.

21 t/m 23 oktober 2005: Eurospoor, Jaarbeurs te Utrecht.

30 oktober 2005: open dag van de Hoornse Modelbouw Club met o.a. een treinenbeurs, demonstraties landschapsbouw en tevens zijn de clubbanen te zien. Adres: Bontekoestraat 3 in Hoorn, 10 tot 16 uur. Voor verdere informatie over de HMC, zie <http://www.dehmc.nl> of <http://www.nmf.nl>

5 november 2005: Museumnacht in het spoorwegmuseum

26 november 2005: Modelspoorbeurs (10-15) Euretco te Houten

3 december 2005: Rotterdam – Venlo – Aachen – Heerlen - Rotterdam met SSN 01 1075 (in NL) en DGEG 38 2267 (in D). Info over deelname op www.stoomstichting.nl

3 december 2005: Modelspoorbeurs (10-16) Rijnhal te Arnhem

3 december 2005: Auto- en treinenbeurs Spijkspoor in Delta Bouman te Poortugaal. (10-15 uur).

17 december 2005: Modelspoorbeurs (10-15) Euretco te Houten

21 + 22 januari 2006: Modelspoordagen, Evenementenhal Rijswijk

28 januari 2006: Modelspoorbeurs (10-15) Euretco te Houten

RAIL - A G E N D A (BUITENLAND)

21 t/m 26 oktober 2005: Busworld 2005, Kortrijk (B).

www.busworld.org

22 oktober 2005: met loc 118 770 van Glauchau naar Meiningen; bezoek stoomlocwerkplaats.

<http://www.dampflok-glauchau.de/>

23 oktober 2005: Fotorit met stoomloc 298.102 op de Steyrtalbahnhof. Info: <http://www.lokalbahnverein.at/>

29 oktober 2005: met 01 1066 van Stuttgart naar Augsburg. Info op: <http://www.schnellzuglok.de/>

29 oktober 2005: Fotogoederentrein Flechtingen - Magdeburg – Staßfurt met 44 1486 en 50 3695 als opdrukloc.

<http://www.eisenbahnfreunde-stassfurt.de/>

29 oktober 2005: 13-15uur zgn. "Fitnessfahrten" met elocs en diesellocs in het depot Olten (CH). www.sbbhistoric.ch

29 en 30 oktober 2005: Müngstener Brückenfest, stoomritten e.d. <http://www.muengstener-brueckenfest.de/>

30 oktober 2005: Verkehrshistorischer Tag in Hamburg. Oude bussen, S-bahn en schepen onderweg.

<http://www.verkehrshistorischer-tag.de/index.html>

7 t/m 9 november 2005: Beurs/congres Rail # Tec 2005 in Dortmund (D). <http://www.railtec.de/>

7 t/m 9 november 2005: Congres/Tentoonstelling Eurailspeed 2005 in Milaan (I). <http://www.eurailspeed.com/>

12 november 2005: Met loc 52 8079 van Dresden via Freiberg, Chemnitz, Zwönitz, Aue naar Schwarzenberg, Markersbach en Schlettau; terug via Zwickau, Chemnitz, Freiberg. Fotostops o.a. bij het Markersbacher Viadukt. Speciale faciliteiten voor geluidsjagers.

<http://www.zugparty.de/>

Met deze agenda vervalt de agenda uit onze vorige editie. Nadere info uitsluitend bij de betrokken organisatoren. Alle aankondigingen zijn onder voorbehoud van wijzigingen, typfouten e.d. Aankondigingen van evenementen van Clubs, Musea en andere organisaties voor (gratis) publicatie in deze rubriek zijn steeds welkom op het redactieadres of per email.

Heeft u zich al aangemeld voor de gratis email-service ? Kijk op www.hov-rn.nl